

KELENFÖLDI INTERMODÁLIS CSOMÓPONT ŐRMEZŐI  
AUTÓBUSZ-TERMINÁL MEGVALÓSÍTÁSÁNAK ÉS  
A P+R PARKOLÓ BŐVÍTÉSÉHEZ KAPCSOLÓDÓ

TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK MÓDOSÍTÁSA  
*LAKOSSÁGI VÉLEMÉNYEZÉSI DOKUMENTÁCIÓ*



2025. 09.



VÁROSÉPÍTÉSZET

ALÁÍRÓLAP

TÁRGY	KIM – Kelenföldi intermodális csomópont őrmezői autóbusz terminál és a P+R parkolók bővítése
TÖRZSSZÁM	
TERVFAJTA	Városfejlesztés Egyszerűsített telepítési tanulmányterv
MEGBÍZÓ NEVE	ÉKM – Építési és Közlekedési Minisztérium
MEGBÍZÓ CÍME	1054 Budapest, Alkotmány u. 5.
GENERÁL TERVEZŐ	KÖZTI ZRT. – „KÖZLEKEDÉS” FŐVÁROSI TERVEZŐ IRODA KFT. KONZORCIUMA
TERVEZŐ CÍME	1023 Budapest, Lublóí útca 2. – 1052 Budapest, Bécsi útca 5.
Tima Zoltán	tervezési igazgató
Peschka Alfréd	tervezési igazgatóhelyettes
Molnár Tibor József	műszaki koordinátor
Németh Tamás	projektvezető építész
Rajki Veronika	projektmenedzser
Ritzl András	szakági vezető
Erő Zoltán	főépítész, főosztályvezető Budapest Főváros Főpolgármesteri Hivatal Várostervezési Főosztály

Felelős tervezők		jogosultság
 Koszorú Lajos	városépítész vezető tervező	É 01-1346 TT/1 01-1346
 Kucsora Zita	projektmenedzser, településmérnök	
 Verebély-Papp Tibor	településtervezési felelős tervező	TT 01-6669
	Szász Szabolcs	geográfus
	Szekeres Petra	településmérnök TT 01-5655
 Polgár Judit	szociológus	
 Koszorú Bálint	településmérnök	TT 01-6834
 Munkácsi Péter	műszaki menedzser	
 Szegő János	közlekedés vezető tervező	SZÉM1, KÉ-K, Tkö, KÉ-VA 01-3418
 Bősze Sándor	közlekedés vezető tervező	SZÉM1, KÉ-KK, KÉ- VK, KÉ-VV 01-
 Bíró Attila	közműtervező	VZ-TEL 01-2456
	Bíró Szabolcs	közműtervező
 Mlakár Vivien	tájépítésmérnök	TK 13-1322
 Mohácsi Sándor	tájépítész vezető tervező	K1 01-5270
	Takács Dániel	tájépítész tervező K 01-5288



2025. 09.



VÁROSÉPÍTÉSZET



TARTALOMJEGYZÉK

BEVEZETÉS 5

ELŐZMÉNYEK 5

A PROJEKTHEZ KAPCSOLÓDÓ TERVEZÉSI FELADAT 5

A MÓDOSÍTÁSSAL ÉRINTETT TERÜLET BEMUTATÁSA - A TERVEZÉSI HELYSZÍN 6

1. MEGALAPOZÓ VIZSGÁLAT 7

HELYZETFELTÁRÁS 7

TELEPÜLÉSHÁLÓZATI ÖSSZEFÜGGÉSEK, A TELEPÜLÉS HELYE A TELEPÜLÉSHÁLÓZATBAN, TÉRSÉGI KAPCSOLATOK 7

A terület országon belüli helyzete országos összefüggések 7

Regionális kitekintés, tágabb összefüggések 8

Térségi szerepek – összefüggések, folyamatok alakulása, 9

A TERÜLETFEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOKKAL VALÓ ÖSSZEFÜGGÉSEK VIZSGÁLATA 12

A TERÜLETRENDEZÉSI TERVEKKEL VALÓ ÖSSZEFÜGGÉSEK VIZSGÁLATA 13

Országos Területrendezési Terv 13

Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve 13

HATÁLYOS TELEPÜLÉSFELJESZTÉSI DÖNTÉSEK BEMUTATÁSA 14

A hatályos fejlesztési koncepció, integrált településfejlesztési stratégia vonatkozó megállapításai 14

A TELEPÜLÉS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVI ELŐZMÉNYEINEK VIZSGÁLATA 18

A hatályban lévő településrendezési eszközök 18

A TELEPÜLÉS TÁRSADALMA 30

Demográfia, népesség, nemzetiségi összetétel, képzettség, foglalkoztatottság, jövedelmi viszonyok, életminőség 30

A FEJLESZTÉST ÉRINTŐ DEMOGRÁFIA FOLYAMATOK ÉS INTÉZMÉNYI KÖRNYEZET 30

ÚJBUDA LAKÓNÉPESSÉGE 30

VÁNDORLÁSI KÜLÖNBÖZET 31

ÖREGEDÉSI MUTATÓ 32

NÉPESSÉG ELŐREJELZÉS 33

TÁRSADALMI STÁTUSZ 34

A TELEPÜLÉS HUMÁN INFRASTRUKTÚRÁJA 34

1.8.1. Humán közszolgáltatások (oktatás, egészségügy stb.) 34

Intézményi ellátottság, gazdasági környezet 34

Kulturális intézmények és sport-, szabadidő létesítmények 36

A KERÜLET GAZDASÁGA 36

A kerület gazdasága, gazdasági súlya, szerepköre 36

ZÖLDFELÜLETI RENDSZER VIZSGÁLATA 40

A települési zöldfelületi rendszer elemei 40

Szerkezeti-, kondicionáló szempontból lényeges valamint a zöldfelületi karaktert meghatározó elemek 40

KÖRNYEZETÁLLAPOT-JELLEMZŐK, KÖRNYEZETI HATÁSOK ÉS FELTÉTELEK 46

Levegőtisztaság-védelem 46

Talaj-, felszín alatti víz-védelem 46

Felszíni vízvédelem 46

Hulladékgazdálkodás 46

Zaj- és rezgésvédelem 46

Klímavédelem 47

Környezeti értékek 47

AZ ÉPÍTETT KÖRNYEZET VIZSGÁLATA 48

Területfelhasználás vizsgálata 48

A telekstruktúra vizsgálata 49

KÖZLEKEDÉS 51

Közüti közlekedés 51

KÖZMŰVESÍTÉS 56

Víziközművek 56

Energiagazdálkodás, energiaellátási rendszerek 58

Elektronikus hírközlés 59

KATASZTRÓFAVÉDELEM 63

ÁSVÁNYI NYERSANYAG LELŐHELY 63

2. HELYZETELEMZÉS, HELYZETÉRTÉKELÉS 64

A VIZSGÁLT TÉNYEZŐK ELEMZÉSE, EGYMÁSRA HATÁSUK ÖSSZEVETÉSE 64

A HELYZETELEMZÉS EREDMÉNYEINEK ÉRTÉKELÉSE, SZINTÉZIS 64

PROBLÉMATÉRKÉP/ÉRTÉKTÉRKÉP 65

KÖZLEKEDÉSI MEGÁLLAPÍTÁSOK 65

Úthálózat 65

Közösségi közlekedés 66

Kerékpáros közlekedés és egyéb alternatív lehetőségek 66

Parkolás 66

ELTÉRŐ JELLEMZŐKKEL RENDELKEZŐ TELEPÜLÉSRÉSZEK 66

3. ALÁTÁMASZTÓ JAVASLAT 68

FEJLESZTÉSI- ÉS RENDEZÉSI JAVASLAT ÖSSZEFOGLALÓJA - VÁLTOZÁSOK 68

A KÖRNYEZETALAKÍTÁS TERVE 68

TELEPÜLÉSRENDEZÉSI JAVASLATOK 68

Javasolt településszerkezet, területfelhasználási rendszer 68

VÉDELMI ÉS KORLÁTOZÓ ELEMEL 69

Épített környezet értékeinek védelme, örökségvédelem 69

Környezetvédelem, veszélyeztetett és veszélyeztető tényezőjú területek 69

SZAKÁGI JAVASLATOK 69

ZÖLDFELÜLETI RENDSZER FEJLESZTÉSE 69

KÖZLEKEDÉSI JAVASLATOK 74

Megvalósítási koncepció 74

Közösségi közlekedés 75

Közüti forgalom - parkolóház 75

Kerékpáros közlekedés, B+R 76

Gyalogos közlekedés 77



KÖZMŰVESÍTÉSI JAVASLATOK	77
VÍZELLÁTÁS	77
VÍZELVEZETÉS	78
SZENNYVÍZ ELVEZETÉS	78
CSAPADÉKVÍZ ELVEZETÉS	78
ENERGIAELLÁTÁS	80
Villamosenergia ellátás	80
Földgázellátás	80
Távhőellátás	80
Megújuló energiaellátás	80
VEZETÉKES HÍRKÖZLÉSI LÉTESÍTMÉNYEK	80
BEÉPÍTÉSI TERV	82
<b>SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ – A TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK MÓDOSÍTÁSI JAVASLATA</b>	<b>83</b>
A ZELK ZOLTÁN ÚT SZABÁLYOZÁSÁNAK MÓDOSÍTÁSA	83
BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV (TSZT 2021) MÓDOSÍTÁSI JAVASLATA	84
FŐVÁROSI RENDEZÉSI SZABÁLYZAT (FRSZ) MÓDOSÍTÁSI JAVASLATA	86
TERÜLETRENDEZÉSI TERVVEL VALÓ ÖSSZHANG	88
AZ ORSZÁGOS TERÜLETRENDEZÉSI TERV ÉS A TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV ÖSSZEFÜGGÉSEINEK BEMUTATÁSA	88
ÚJ BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK KIJELÖLÉSE	88
AZ MATrT RÉSZÉT KÉPEZŐ TÉRSÉGI ÖVEZETEK ÉRVÉNYESÍTÉSE A TSZT-BEN	88
Övezeti érintettség	88
A TÁBLÁZATBAN TÉRSÉGI ÖVEZETI ÉRINTETTSÉGGEL JELÖLT ÖVEZETEKRE VONATKOZÓ BŐVEBB TÁJÉKOZTATÁS, AZOK ÉRVÉNYESÍTÉSE A TSZT-BEN	88
Világörökségi és világörökségi várományos területek övezete	88
Vízminőség-védelmi terület övezete	88
Honvédelmi és katonai célú terület övezete	89
Földtani veszélyforrás területének övezete	89
A BATrT. részét képező térségi területfelhasználási kategóriák érvényesítése a TSZT-ben	89
A TÁBLÁZATBAN TERÜLETFELHASZNÁLÁSI KATEGÓRIA ÉRINTETTSÉGGEL JELÖLT TERÜLETFELHASZNÁLÁSRA VONATKOZÓ BŐVEBB TÁJÉKOZTATÁS	89
Települési térség	89
BIOLOGIAI AKTIVITÁS ÉRTÉK VÁLTOZÁSA	89
ZÖLDTERÜLETEK NAGYSÁGÁNAK VÁLTOZÁSA	89





## BEVEZETÉS

Budapest Főváros, valamint Budapest Főváros XI. kerület Újbuda Önkormányzata a településrendezési eszközeinek módosítását határozta el.

### ELŐZMÉNYEK

2021. augusztusában zárult le a „Kelenföldi intermodális csomópont őrmézői autóbusz-terminál megvalósításának és a P+R parkolók bővítésének előkészítése” tárgyában kiírt közbeszerzési eljárás. A projekt legfőbb céljai (a Kormány ehhez kapcsolódó fejlesztési elképzeléseivel és rendeleteivel összhangban) a Kelenföld vasútállomás térségében

- az itt található közösségi közlekedési kapcsolatok, valamint egyéni közlekedési módok közötti további akadálymentes átszállási lehetőségek biztosítása,
- magasabb szolgáltatási színvonalú közösségi közlekedés megteremtése,
- az esélyegyenlőség biztosítása,
- az utazási komfort minőségének további javítása.

### A PROJEKTHEZ KAPCSOLÓDÓ TERVEZÉSI FELADAT

Építészeti és városépítészeti szempontból a projekt kidolgozása során az őrmézői oldalon javaslatot kell tenni egy új, fedett, modern, helyi és regionális autóbusz-terminál kialakítására és a P+R parkoló(k), valamint B+R tároló(k) kapacitásának bővítésére.

A tervezendő közös helyi és helyközi autóbusz-terminálnak biztosítani kell a könnyebb átszállási feltételeket, illetve a közösségi közlekedés szolgáltatási színvonalának növelését, amely ezáltal vonzóbb lehet több egyéni közlekedési módot választó utazók körében, ezzel csökkentve a belváros felé közlekedő autók számát.

A tervezett fejlesztéshez kapcsolódó építészeti koncepcióterven túl elkészült, illetve készül a területet érintő villamos nyomvonal vizsgálat, városrendezési tanulmány, valamint megvalósíthatósági tanulmány is, ezen túlmenően elkészült a Fővárosi és a Kerületi Önkormányzat számára a projektet bemutató egyszerűsített telepítési tanulmányterv.

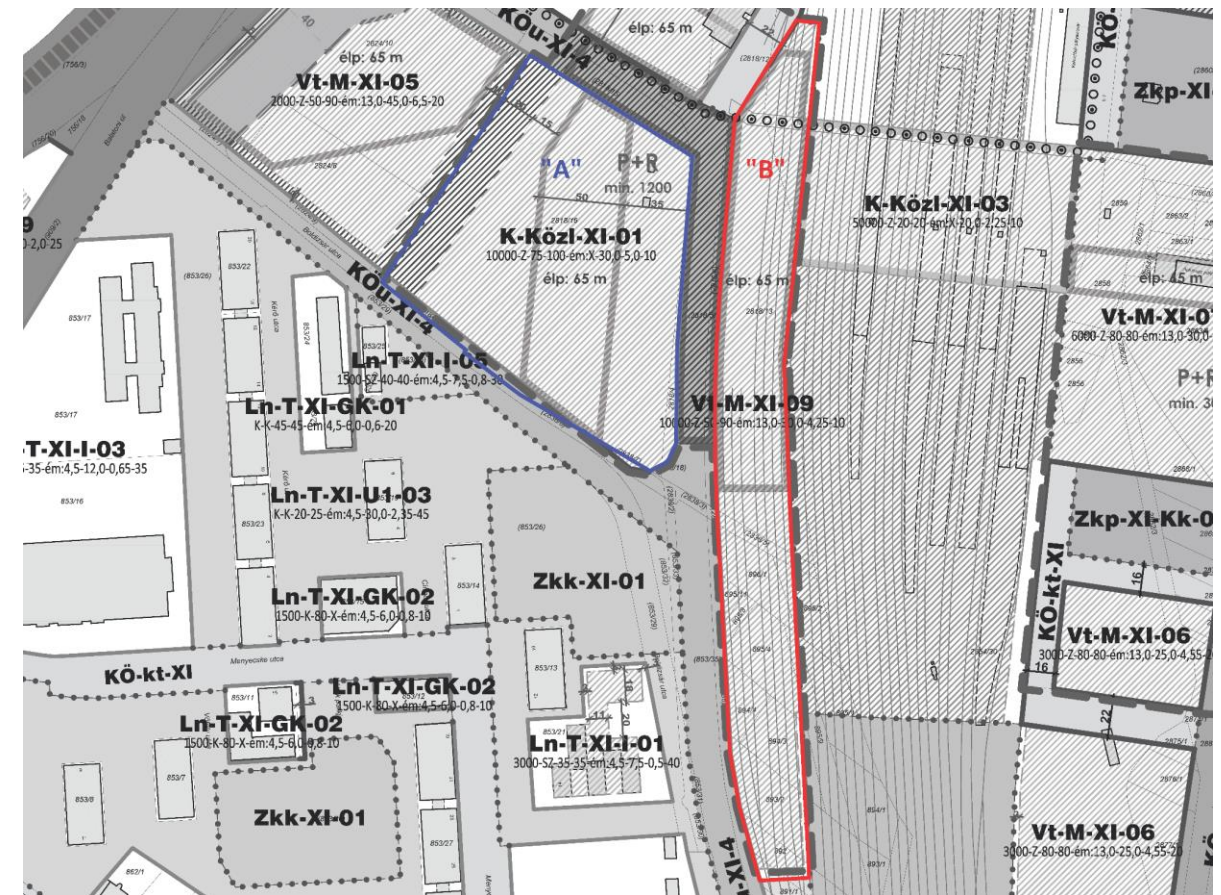




## A MÓDOSÍTÁSSAL ÉRINTETT TERÜLET BEMUTATÁSA - A TERVEZÉSI HELYSZÍN

A tervezett fejlesztéshez kapcsolódó, a településrendezési eszközök módosítását megelőző tanulmányok tervezési helyszíne Budapest XI. kerület Kelenföld vasútállomás és térsége, mely nyugat felé a Budaörsi útig, északon a Bartók Béla út – Rimaszombati útig terjed ki, kelet felől a Somogyi út, míg délről a Neszmélyi út – Menyecske utca határolja. A tágabb tervezési terület jelenlegi és prognosztizált/tervezett urbanisztikai/közlekedési adottságai dinamikus fejlesztési lehetőségeket jelentenek, melynek legfontosabb meghatározó elemei az M4 metrón kívül a nemrég elkészült Etele Pláza és Budapest One irodaház épületei. A projektre vonatkozó koncepcióterv, majd az ezt követően elkészült vázlatterv, engedélyezési és kiviteli terv, s ennek megfelelően a településrendezési eszközök által érintett módosítási terület is ennél szűkebb területet érint az őrmezői oldalon:

- az „A” terület a Zelk Zoltán utcától nyugatra, a jelenlegi BKK autóbusz pályaudvar és P+R felszíni parkoló területe (a szabályozás megvalósulását követően kb. 21.500 m<sup>2</sup>).
- a „B” terület ettől keletre, a Zelk Zoltán utca és a vasúti terület között helyezkedik el, ez jelenleg a meglévő felszíni P+R parkoló területe. (a szabályozás megvalósulását követően kb. 27.400 m<sup>2</sup>).



1. ábra – Az „A” és „B” területek áttekintő térképe a hatályos szabályozási terven ábrázolva



## 1. MEGALAPOZÓ VIZSGÁLAT

### HELYZETFELTÁRÁS

TELEPÜLÉSHÁLÓZATI ÖSSZEFÜGGÉSEK, A TELEPÜLÉS HELYE A TELEPÜLÉSHÁLÓZATBAN, TÉRSÉGI KAPCSOLATOK

A terület országon belüli helyzete országos összefüggések

A **városfejlődés európai eredményei szerint** egyre inkább meghatározó gazdasági tényezőkké válnak a városhálózati csomópontok. Ezek a formációk több nagyobb városból, valamint a kapcsolódó régiós és agglomerációs térségekből, egyre szorosabb együttműködés keretében épülnek föl.

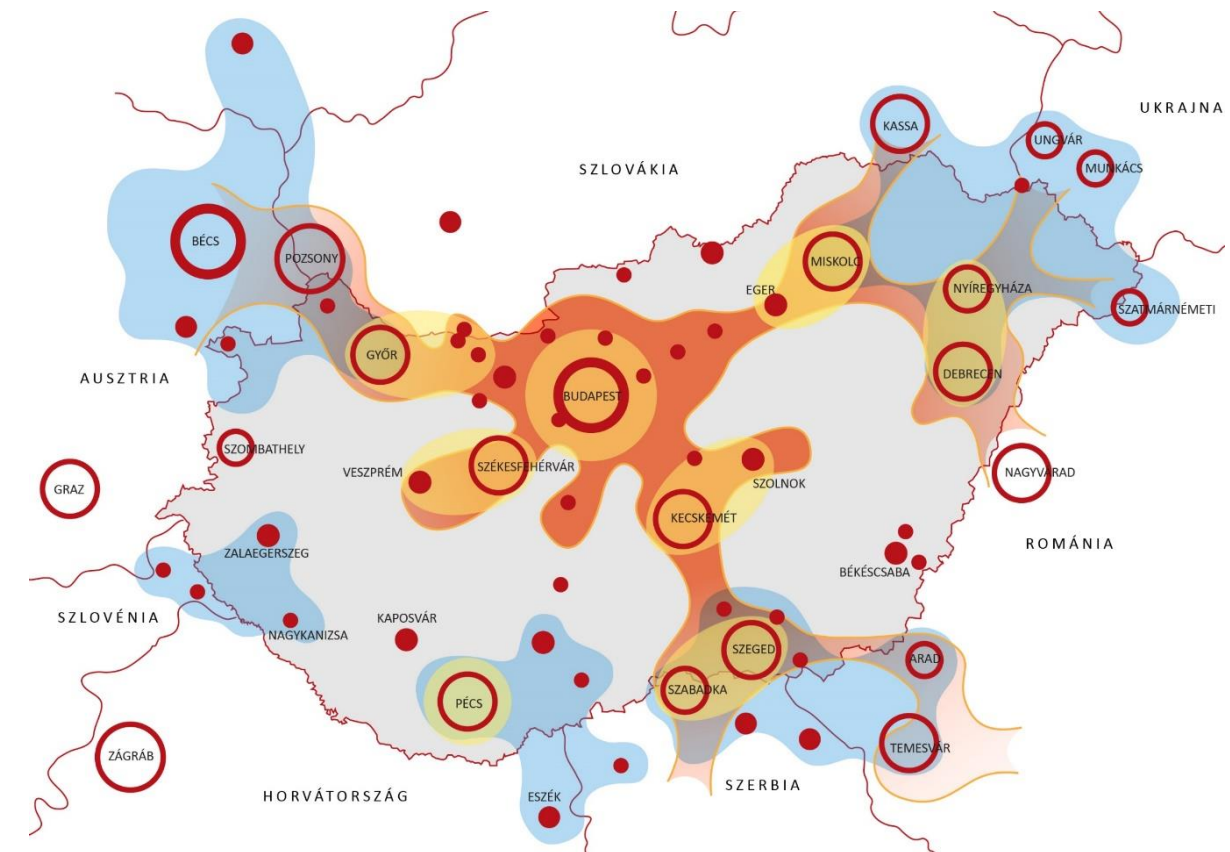
Az ország középpontjában lévő budapesti városrégió Budaörsi-medencére szerveződő térsége minden túlzás nélkül az ország nyugati kapuja. Az ország közlekedési, logisztikai és gazdasági szolgáltatási fókuszai közül nagy valószínűséggel ez a legerősebb hub/fókusz. Ide futnak be az európai TEN-T folyosókon át azok az áruk, szolgáltatások, információk melyek a városrégió életét meghatározzák. Jellemzője, hogy olyan gazdasági és közlekedési-logisztikai erőt képvisel, melynek eredményeképpen mind térségszervező–irányító, mind pedig a kulturális–termelési–szolgáltatói–fogyasztói szerepe európai jelentőségű. A mellékelt ábra mutatja az európai és a hazai fejlődési tengelyek szinergikus összekapcsolódását.

A budapesti agglomeráció és a nagyvárosi régió kialakulása egybeesett az európai integrációhoz kapcsolódó földrajzi irányváltással, mely egyes régióknak előnyt, másoknak tartós lemaradást jelentett: miközben az ország nyugati fele integrálódni kezdett az európai térbe, a keleti részen a polarizáció fokozódása vált megfigyelhetővé. Budapest példája kivételes, ahol éppen ezt a kétirányú földrajzi helyzetet kihasználva alakult ki a nagyrégiós szerepű logisztikai bázisok rendszere és a hozzákapcsolt üzleti és megosztott szolgáltatások hálózata.

Az európai térben fő *trend* a hálózatoság erősödése, a határokon átnyúló városhálózati csomópontok kifejlődése és közöttük az európai tengelyek és a transzeurópai, ún. TEN-T folyosók folyamatos építése, támogatása (ez által a nagyvárosok és multimodális kapcsolataik fejlesztése). A komplex hálózatoság az európai településrendszer stabilitását, és a sokdimenziós hatékonyságát, fenntartható működését alapozza meg, a 9 európai TEN-T folyosóból 4 érinti a Kárpát-medencét és 3 Budapestet.

Jelenleg Európa a legerősebb vásárlóerejű, jól átjárható, több mint 550 millió fős piac a glóbuszunkon. Az új államalakulat – az Európai Unió – a nemzetállami városhálózatok fölötti településrendszerek kifejlődését is generálja, és a technológiai fejlődéssel együtt mozgó újabb városrégiós fejlődési mintákat alakít ki. A rendszer egyik legfontosabb jellemzője a hálózatosodás. Ez utóbbi időben változó dinamikájú; terekben többdimenziós, sokszintes és sokrétegű, szövevényes, kooperációs összekapcsolódó részrendszerek, irányítási struktúrák és folyamatok tömegeként írható le és a legkülönbözőbb alrendszerekben működik. Igen értékes tulajdonsága, hogy az esetenként exponenciális dinamikájú változásokra is gyorsan reagálva, a feltételek függvényében fejlődik és

alakul át. Ilyen dinamikus változások eredményezték az európai nagyvárosok, a metropoliszok régióiban kifejlődött gazdaságok gyors modernizációját és megerősödését, az érintett nagyvárosok kiemelkedő befogadóképessége pedig tovább fokozta a globális viszonylatban is jelentős népességsűrűsödési pólusok kialakulását, melynek egy markáns pólusa a 3.5 milliós budapesti régió.



2. ábra – Városhálózati csomópontok és tengelyek (forrás: saját szerk.)

Az OFTK megfogalmazza, hogy a „főváros és agglomerációja a teljes ország számára bevándorlási célpont”, ami inkább egy trend elfogadása, mint területpolitikai törekvés.

A megyék és Budapest területfejlesztési igényei és feladatai fejezetben a következő fejlesztési irányok kerültek kijelölésre a fővárosra vonatkozóan:

- A térségi pozíció erősítése a földrajzi, geopolitikai adottságok kihasználásával.
- Összehangolt fejlesztések a várostérségben – feladatmegosztás megszervezése.
- A népesség megtartása vonzó, egészséges életkörülmények biztosításával, az esélyegyenlőség megerősítésével és a rugalmas lakásstruktúra kialakításával.
- Kezdeményező város- és térségfejlesztés, tudás- és készségalapú gazdaságfejlesztés, zöld gazdasági kultúra meggyökereztetése, valamint a turizmusban rejlő gazdasági lehetőségek kihasználása.
- A gazdasági fejlődést lehetővé tevő differenciált területi kínálat biztosítása.



- Kiegyensúlyozott városi térszerkezet kialakítása differenciált központrendszerrel, a kompakt város elvének megvalósítása.
- A területhasználat és közlekedés integrált fejlesztése, a városi közösségi közlekedés súlyának növelése.

#### Regionális kitekintés, tágabb összefüggések

Budapest kivételes adottságainak és a kétirányú földrajzi kapcsolódásainak köszönhetően alakult ki a nagyrégiós (Kárpát-medencei) szerepű logisztikai bázisok rendszere és a hozzákapcsolt üzleti és megosztott szolgáltatások hálózata. A város gazdaság és térszervező szerepei, tradíciói és kulturális mágnes volta lassan összefonódik a jelenlegi globális modernizációs ciklussal. A kibontakozó szimbiózis hatására a korábbi "helyi érdekű" csendes szuburbiákat - Budaörs, Biatorbágy, Törökbálint, Diósd, Érd, Zsámbék ma már az országos jelentőségű hálózatok csomópontjai foglalják el. A földrajzi hely, a nagyváros kisugárzása felértékelődött és többirányúvá vált, amit a fejlődő közlekedési hálózat tovább erősített. Az agglomeráció nyugati szektorában található a leginnovatívabb és a kiköltözés szempontjából legnépszerűbb települések. Biatorbágy lakossága 1990 és 2016 között több mint 80 százalékkal gyarapodott, Budaörs több mint 43, Törökbálint 41 százalékkal. (Forrás: Laki Ildikó, Agglomerációs várostérségi tanulmányok, 2017.)

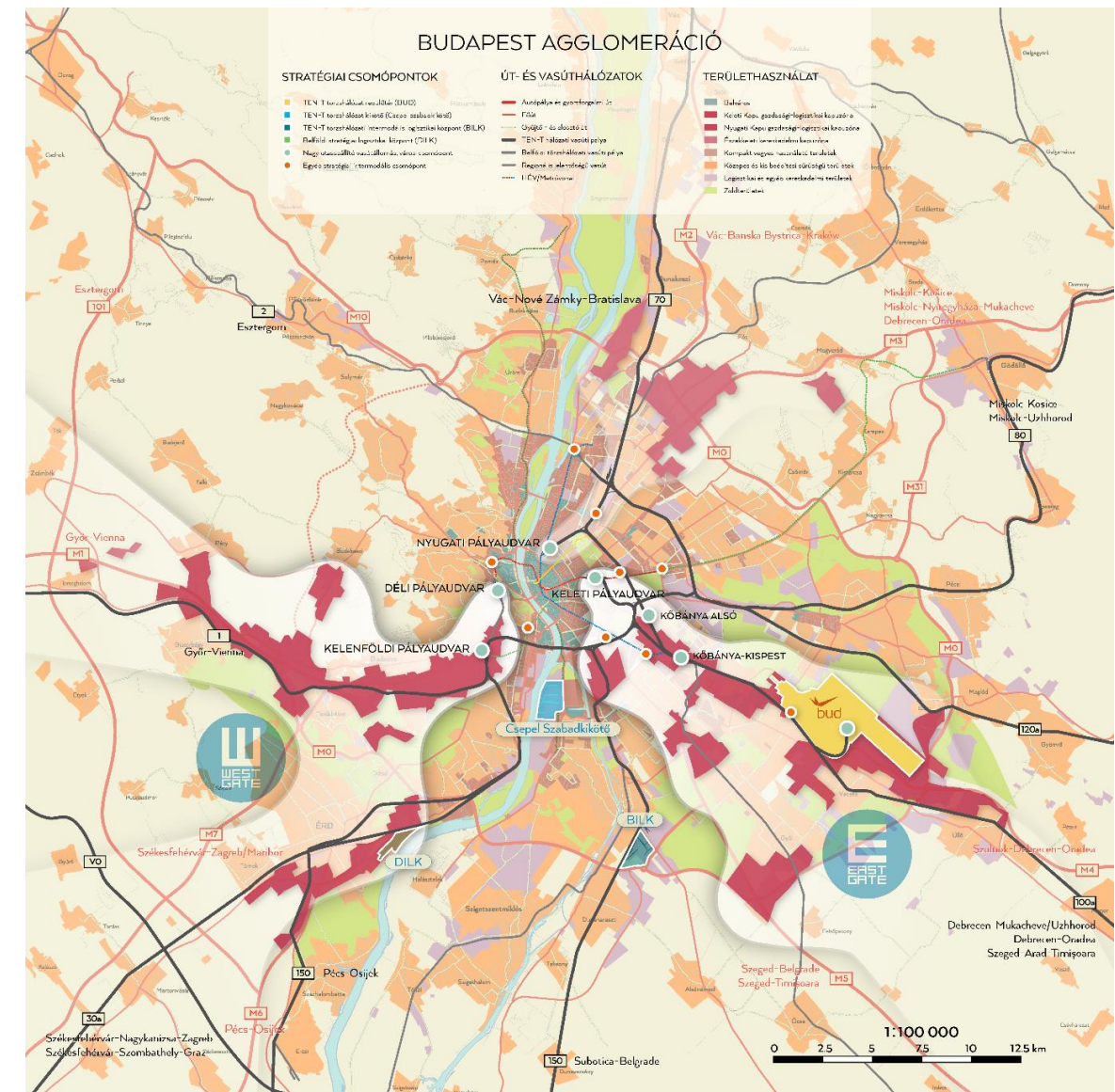
A budapesti agglomeráció növekedéséből **kialakuló nagyvárosi régió felfutása az európai integrációhoz kapcsolódó gazdasági földrajzi irányváltással esett egybe**, hiszen akkor jelentek meg a gazdasági szerkezetváltáshoz szükséges erőforrások. Ez több régióknak előnyt, másoknak lemaradást jelentett: az ország nyugati felének urbanizálódott térségei dinamikusan integrálódtak az európai térbe, a keleti térségek között a polarizáció fokozódása vált jellemzővé. A budapesti régió az európai városhálózat igen fontos csomópontja, ahol számos kis- és középvárosban és agglomerálódó térségeikben összeségében 3- 3.5 millió ember él, és önmagában is egy rendkívül jelentős piac. A budapesti agglomeráció az országon belüli migráció elsődleges célpontja.

A területen haladnak át a főváros jelentős és legforgalmasabb útvonalai: az M1-M7 autópálya közös bevezető szakasza, a Budaörsi út, a Balatoni út, valamint a vasútnak a nyugati országrészbe irányuló vonalai is a Kelenföldi vasútállomáson keresztül jutnak a fővárosba (a Budapest – Hegyeshalom (1. sz.) vasútvonal, Budapest – Pustaszabolcs (40. sz.) vasútvonal, valamint a Budapest – Székesfehérvár (30. sz.) vasútvonal). A közlekedési rendszerben betöltött kulcsszerepe kiváló városszerkezeti pozíciót kölcsönöz a térségnek, melyet az M4 metró megépült szakasza, illetve a tervezett vasúti fejlesztések tovább erősítenek.

A régióbeli fejlesztéssel összefüggő tapasztalatok alapján az jól ismert, hogy az emberek beköltözésén túl igen jelentős a tőkebeáramlás is, nem beszélve a vonzó munkaerőpiaci lehetőségekről, ami az "ingázás" régi jelenségét újítja meg. Ez részben telephelyekben, lakásokban, kisebb részben irodákban és egyre változatosabb szolgáltatási területeken jelenik meg betonban, m<sup>2</sup>-ben, kapacitásokban. Erre sajnos megbízható adatok nem állnak rendelkezésre. A bizonyosan bekövetkező fejlesztések mennyiségi adatait építőanyagban, m<sup>2</sup>-ben, kapacitásokban, adatokkal leírni, pontosan előre jelezni nem lehet.

Azt elég jól látható Tatabányától, Érden, Etyeken-Sóskúton, Hatvanon, Gödöllőn, Biatorbágyon, Szigetszentmiklóson, Százhalombattán, Szentendrén, Jászságon és a többin át, hogy a népességnövekedés városüzemeltetési-városmenedzsment dimenziókban a kritikus szinteket közelíti a rendkívül nagy kiterjedésű és átgondolatlanul telepített kertvárosi területeken.

Az extenzív beépítési formák fenttarthatatlansága és az egyéni közlekedést felerősítő hatása nemcsak környezeti, közlekedési konfliktusok garmadját okozza, hanem a helyi társadalmakon belül is komoly szociológiai-közösségi érdekkülönbségeket is kiélez. A rendkívül pazarló lakásforma további jelentős negatív következménye a tájpusztítás és a klímaválságot elmélyítő hatás.



3. ábra – Budapest agglomeráció struktúra terve (forrás: Város-Teampannon saját szerk.)



A fővárosi agglomeráció nyugati-délnyugati szektorának népességvonzása (és kiemelkedő gazdasági potenciálja) a hosszú távú prognózis szerint fennmarad. A térség országon belüli népességi súlyának további erősödése várható a relatíve kedvezőbb korösszetétel és termékenységi mutatók, valamint a tartósan pozitív vándorlási különbözet következtében.

#### Térségi szerepek – összefüggések, folyamatok alakulása,

Kelenföld vasútállomás és térsége Újbuda területi **súlypontjában**, közlekedési szempontból pedig, ahogy a regionális kitekintés is rámutatott **„városkapu”** helyzetben lévő központi terület, melynek kiterjedése megközelítőleg 60 ha. kis túzással elmondható, hogy a Dunántúl minden irányából Győrtől Pécsig, és a környező országok ill. Nyugat-Európa fővárosaiból minden út és vasút Kelenföld térségén át éri el a magyar fővárost. Mindez eddig is meghatározta és ezen túl is meg fogja határozni a térség fejlődési potenciálját, evolúciójának folyamatait.

A **Városrégió** 30-40 km-es belső térségében mintegy 2.5 millió fő élhet (népszámlálás) a magtelepülések növekedése mellett a létszámuk nem csökken, ami relatív növekedést jelent a zsugorodó országhoz képest. Fontos jellegzetesség, hogy mind a régió gazdasági súlya, – az itt élő népesség jövedelmei és befolyása – egyre nő. A jelenlegi szétterülés lassulását jelzik a Covidon túli trendek. A sűrűsödés azonban olyan globális trend, ami érvényesülni fog ebben a térségben is a sajátos adottságai mentén.

Az Őrmező–Kelenföld térsége nyugati kapu szerepén belül kiemelt súlyú a **térségi HUB/IMCS funkció**, mely a vasutakkal és 30-40 km-es közúti vonzaskörzettel határolható le. Ezen belül tartósan és töretlenül kell tekinteni hosszabb távon is az erős fejlődési trendeket. A lakosság száma emelkedő, új telephelyek jelennek meg és erős tartalékokkal bíró ingatlankínálat van a legtöbb településen.

Alapvető fontosságú a **Budaörsi és a Somogyi út közötti** – vasúti terület nélkül – megközelítőleg 52 hektáros **alulhasznosított területek** településfejlesztési lehetőségeinek vizsgálata, valamint a csomópont intermodális jellegének további erősítése és belső kapcsolatainak javítása. Kiemelt cél emellett a jelentős fejlesztési potenciált rejtő térség közép-hosszú távú fejlesztési jövőképeinek meghatározása.

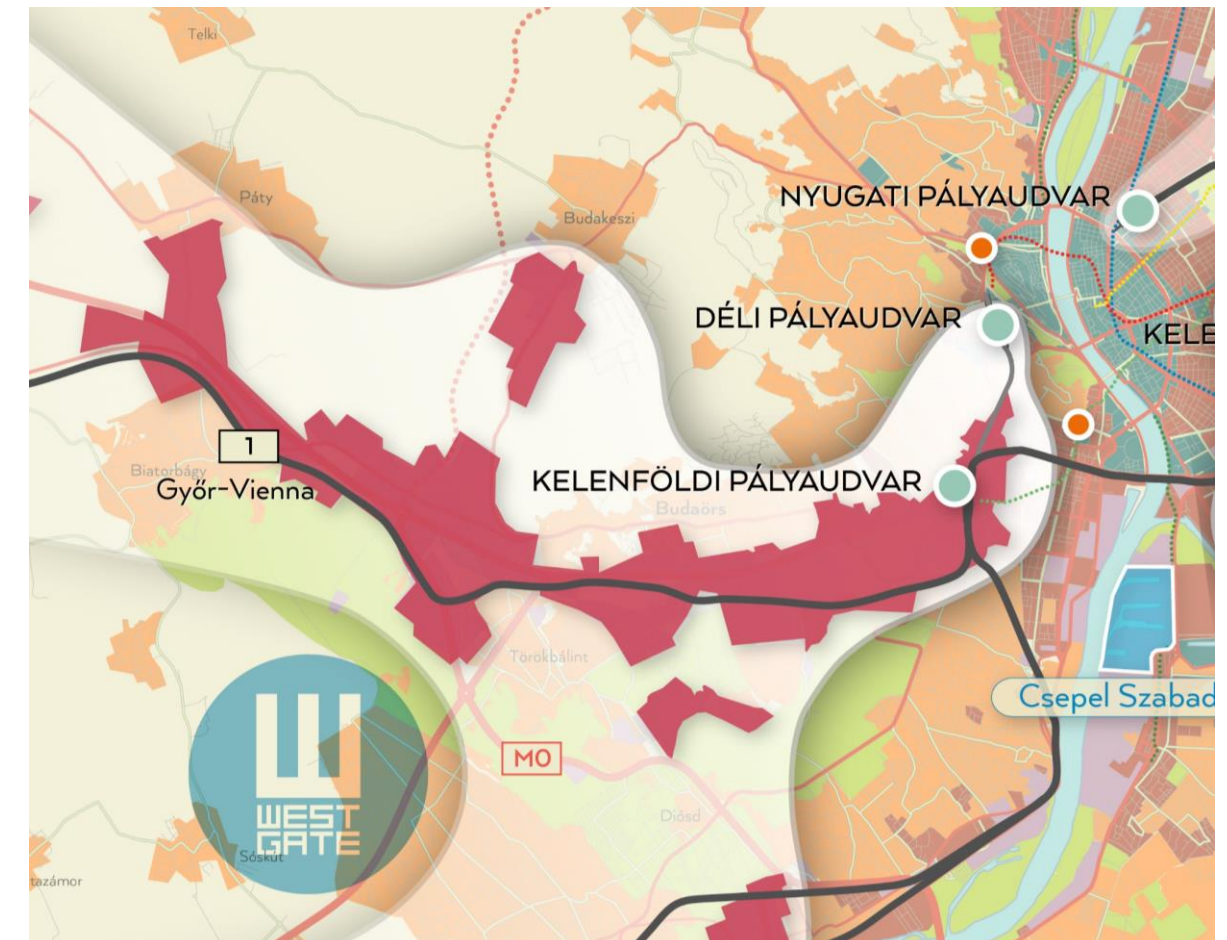
Kelenföld vasútállomás Budapest egyik legjelentősebb vasúti megállója, 28.000 főt meghaladó napi fel- és leszálló utasforgalmával a Nyugati és a Keleti pályaudvar mögött a harmadik legnagyobb forgalmat lebonyolító vasútállomás. Az M4 metró megnyitását követően a dél budai térség egyben a teljes főváros egyik legjelentősebb intermodális csomópontjává vált. A területet jelentősen terheli a vasúti és nagykapacitású főút infrastruktúra vonalainak erős elvágó hatása.

A BP 2030-ban rögzített differenciált központ-rendszere szerint Kelenföld és intermodális csomópontja Budapest mellékközpontjainak egyike, és azokon belül is kiemelt szerepkörrel rendelkezik. A **BP 2030** alapján a térség erőteljesen érintett potenciális barnamezős zónákkal, ahol elsősorban a munkahelyteremtést terveznek. A csomópont mellett nagyobb összefüggő jól szabályozott, szabad és alacsony intenzitású fejlesztési területek találhatók. A tágabb környezetben beállt, intenzív beépítésű lakótelepek találhatók.

A terület központjától kb. 1 km-re épül a Dél-budai Centrumkórház, ezen túlmenően egy jövőbeli városi park is szerepel a térség terveiben.

A KIM nemcsak a főváros peremén elhelyezkedő agglomerációs településekkel teremt kapcsolatot, hanem térségi jelentőségű távolabbi települések fővárosi összeköttetését is biztosítja (Érd, Budaörs).

A harmonikus, sokszínű városi környezet magas minőségben, magas intenzitással létrehozható, melynek több feltétele már ma is adott (szabályozás, közösségi közlekedés, vasút és busz pályaudvar, munkahelykínálat helyben)



4. ábra– Budapest agglomeráció struktúra terve – kivágat



#### Városszerkezeti összefüggések

A **Budaörsi-medence** Herceghalomig elnyúló, csaknem folyamatos gazdasági, szuburbán, logisztikai zónája egy Budapesttel szervesen együtt élő térség, a közigazgatási határoktól függetlenül fejlődése szorosan összefügg Budapesttel, számos vonatkozásban befolyásolja azt. Nagyhatású meghatározó elem az, hogy az Őrmező térsége az európai, országos vasúti és közúti folyosók tölcserének szűkülete, az M1-M7 autópályák és a vasúti főhálózatok összefonódásánál van. A térség kiváló elérhetősége és megközelíthetősége egyben a térség egyik jelentős hátránya is. A könnyű elérhetőség nagy közlekedési terhelést jelent a területre, ezen belül is kiemelten érvényesül az autós közlekedés hatása.

„Elhelyezkedéséből fakadóan gyakran emlegetik **Budapest nyugati kapujaként**, kiváltképp a Kelenföldi pályaudvart és térségét. Ennek földrajzi okai vannak, melynek a városfejlődés egyes szakaszaiban mindig nagy szerepe volt. A közlekedés-földrajzi meghatározás alapján az olyan hágókat, gázlókat, szorosokat, földnyelveket stb. nevezik kapunak, amelyek topográfiai és/vagy vízrajzi okokból egy viszonylag szűk sávba kényszerítik a térségen átjutni kívánó forgalmat. Az eredetileg fennálló természeti viszonyok, a dombvidék és a lágymányosi lápvidék által kialakított bejárat a mai napig hasonló funkciót tölt be.” Olvasható az ITS-ben.

A **város szívéből** 4 km-re lévő Őrmező és Kelenföld vasútállomás térsége meghatározó irányokat fog össze egyetlen közlekedési folyosóba: elmondható, hogy a Dunántúl minden irányából Győrtől Pécsig, és a környező országok, illetve Nyugat-Európa fővárosaiból minden út és vasút Kelenföld térségén át éri el a magyar fővárost. Mindez eddig is meghatározta és ezen túl is meg fogja határozni a térség fejlődési potenciálját, evolúciójának folyamatait.

Kelenföld **nagyjelentőségű átmenő vasútállomás**, melynek hálózati jelentősége továbbra is nőni fog, az elővárosi közlekedésben pedig a város meghatározó intermodális csomópontjává válik. A Nyugati és a Keleti pályaudvar mögött a harmadik legnagyobb forgalmat lebonyolító vasútállomás Kelenföld, melynek **mai napi le- és felszálló utasforgalma meghaladja a 20.000 főt** és amely a környező területek tervezett fejlesztéseinek eredményeként várhatóan a háromszorosára nő. A forgalmi modellezés szerint hosszútávon közel 90 ezer fős utasforgalmat bonyolító állomás vasúthálózati szerepe mellett az M4 metró megnyitását követően a dél budai térség és a teljes főváros egyik legjelentősebb intermodális csomópontjává vált.

**A város a csomópontjaiban él**, hiszen ott sűrűsödnek a kapcsolatok, a különféle csereakciók, ott intenzíven áramlanak a város éltető energiái. A közösségi helyszínek, lokális kisközpontok, központi helyek mind a város működésében, mind pedig a használatában kiemelt jelentőségűek.

A kerületet, de még ennél is inkább Dél-Budát jelentősen terheli a **közlekedési infrastruktúra magsztrális vonalainak erős elvágó hatása**. A sugárirányú közlekedési folyosók terhelése emiatt is igen nagy.

A légifotón jól látható a vasútvonalak nyalábjának és az autópályák fonódó bevezető szakaszának tölcészerű összesimulása, ez a széles, domborzatilag is tagolt folyosó rendkívül erős, kerületet

elválasztó elemként alakítja/nehezíti Újbuda működését. A kapcsolatok hiánya a dinamikus kerület lendületben lévő térségét, a főváros és az ország nyugati kapuját visszafogja. Kapcsolatokat kell megeremteni, erősíteni.

#### Meglévő városszerkezet bemutatása

Budapest Főváros Településszerkezeti Terve (továbbiakban: TSZT), ahogy arról az alábbi két, témaspecifikus (közösségi közlekedési potenciál, központrendszer hiányosságai) problématerkép is tanúskodik, megerősíti a későbbiekben bemutatásra kerülő BP 2030-ban mondottakat, miszerint a terület **fejlesztendő intermodális központ**, illetve meglévő, de még **funkcióhiányos központi terület** (mellékközpont).

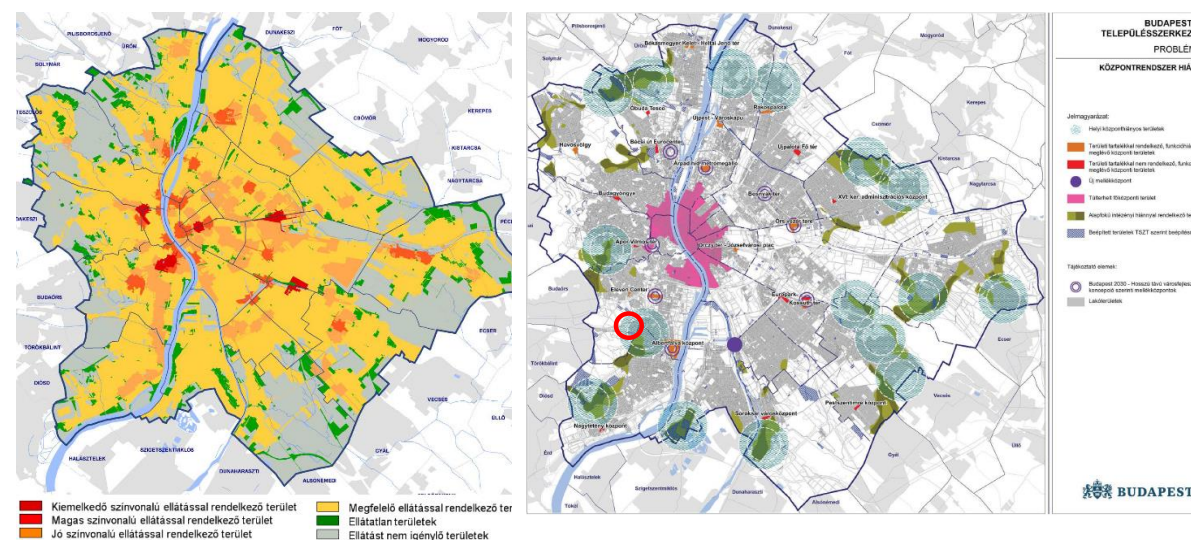


5. ábra – A terület tölcéses szerkezete (fotó: Sztraka Ferenc)

A TSZT emellett már utal a kötöttpályás repülőtéri kapcsolat érintettségére is, hiszen a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervében (MaTrT) rögzítettek alapján az országot átszelő nagy sebességű vasúti közlekedés Budapesten belüli megállóit a Kelenföldi vasútállomás és – térszint alatti vezetéssel – a Budapest Liszt Ferenc Nemzetközi Repülőtér lesznek. A nagy sebességű vasúti közlekedés az országhatár és városhatár között új, önálló pályákon, Budapesten belül pedig jórészt a meglévő hagyományos pályákon történik majd.



A BP2030 alapján a **Őrmező-Kelenföld térsége a főváros négy nagy intermodális mellékközpontjának egyike**, mely erőteljesen érintett barnamezős fejlesztésekkel, ahol a munkahelyteremtés dominál, s a területet vasúti infrastruktúra is kiszolgálja. Az intermodális csomópont mellett nagy összefüggő területű, beállt városi lakótelepek vannak, az IMCS-re fűződve egy jövőbeli potenciális városközponti zóna 6-700 e m<sup>2</sup> fejlesztési lehetőséggel, és a tervezett Dél-budai Centrumkórház is a térségben helyezkedik el.

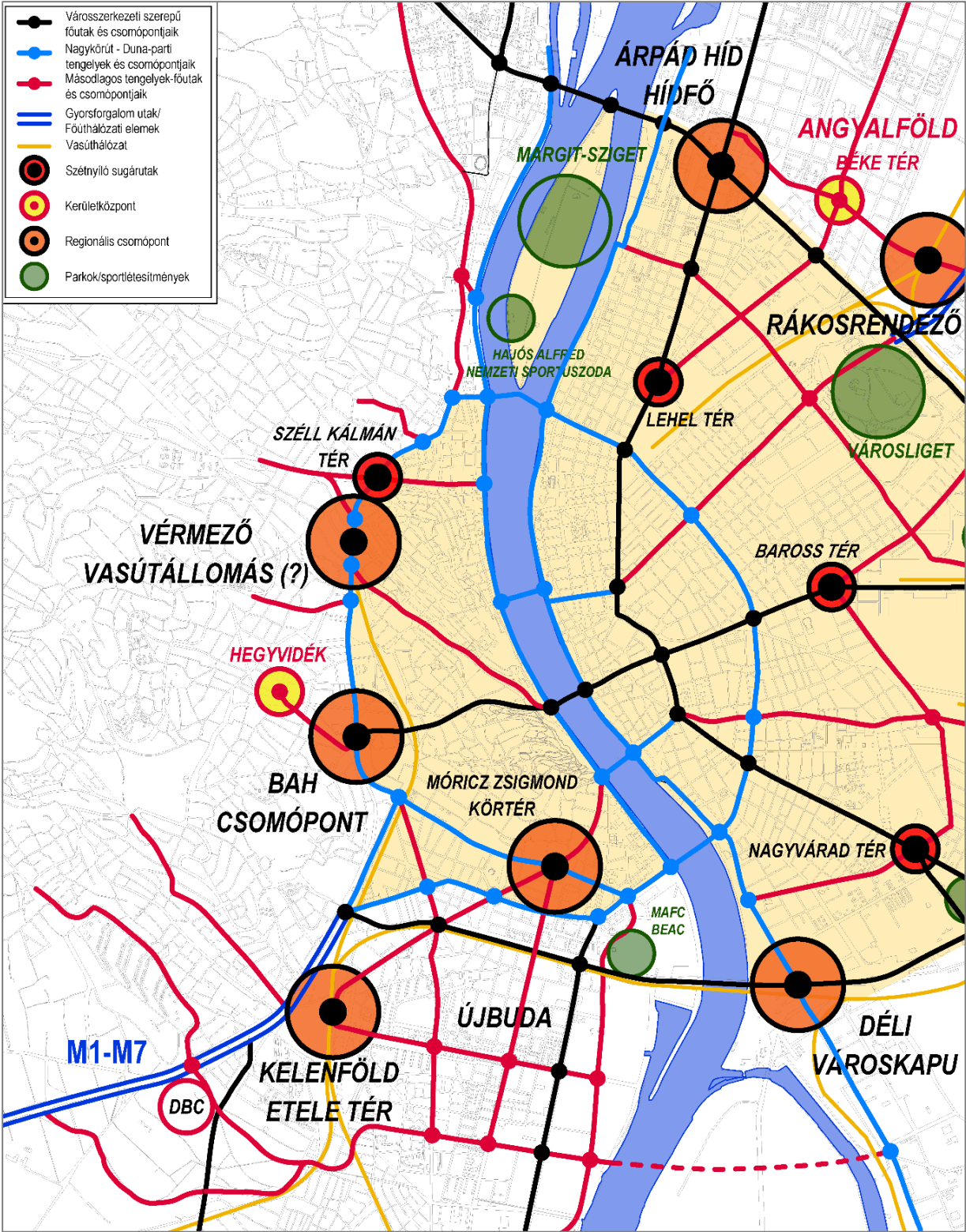


6. ábra – Közösségi közlekedési potenciál és Központrendszer hiányosságai tervlapok (forrás: TSZT)

A hosszú távú (2030) előrejelzések kedvezőek, **Újbuda népességszámának további emelkedésével** számolnak. Az emelkedés nem a természetes szaporodás eredménye, sokkal inkább a migráció következménye, mely a belföldi mellett, jellemző súllyal a nemzetközi vándorlásból is származhat.

A Galvani híd bekapcsolódása és ennek észszerű következményeként a Galvani út és Kelenföld - Somogyi út összekötése felerősíti a városon belüli kapcsolatok észszerű hálózatosodását. A Galvani híd egy nagyjelentőségű harántirányú magisztrális városszerkezeti tengely, ebből is következik, hogy a **Galvani – Andor úti villamos térségbe való bekapcsolódása urbanisztikai evidencia**. Kérdés ennek a tangenciális főiránynak a térségi szerepe és a meglévő hálózatokhoz való kapcsolódása, a hálózati kérdéseken túl a műszaki lehetőségek/korlátok függvénye a kapcsolat közvetett vagy közvetlen volta. Ez azonban túlmutat a jelen elemzés keretein.

**A városi kapcsolatot adó kötőtpályás viszonylatok 1, 19, 49, Galvani úti villamosok, M4, a vasúti és a Duna-alagúti kapcsolódások kiemelkedő szolgáltatásaikkal a térséget osztályon felüli fejlesztési fókusszá emelik minden tekintetben, melyet az eddigi vizsgálatok messzemenően alátámasztanak.**

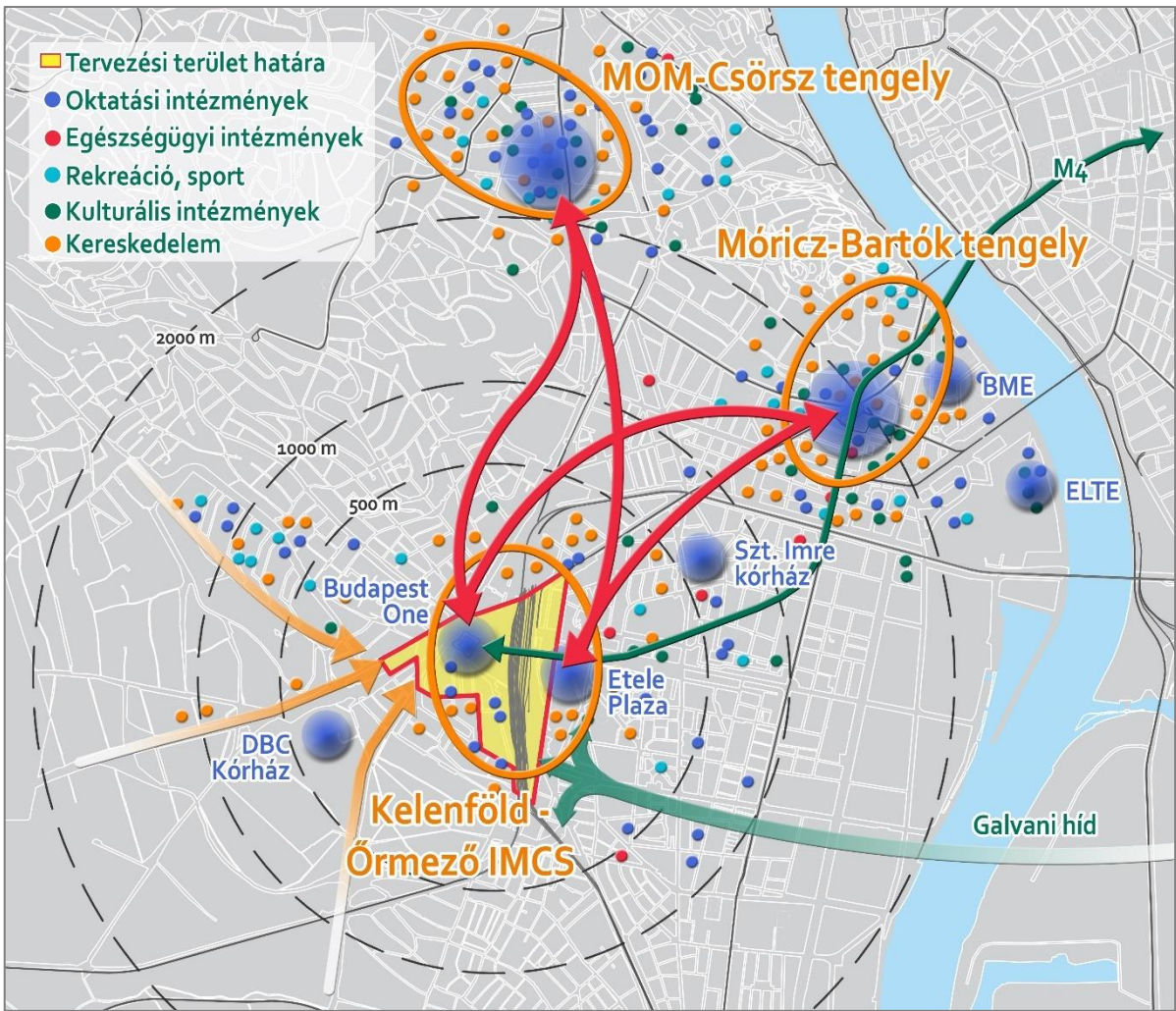


7. ábra – Budapest központrendszerének délbudai áttekintő ábrája (forrás: Város-Teampannon saját szerk.)



A város beépítési intenzitásának törései szerkezeti cezúrákat határoznak meg, melyhez a korábbi közlekedés-filozófiák szerint a közösségi közlekedés szolgáltatásainak illeszkedése fontos követelmény.

A térség urbanisztikai szövetbe ágyazódását, a városi miliő sűrűsödését mutatja a mellékelt skicc. A kiemelkedő regionális kapcsolódásokat tovább erősíti a Dél-budai térség két eminens központi zónájának – Csörsz tengely és a Móricz Zsigmond körtér – Bartók Béla korzó – közvetlen kapcsolódása is. Ez utóbbiak a budai városi közeg kiemelkedő minőségű fókuszai a kereskedelem, kultúra, szolgáltatások és a gasztronómia szórakozás tekintetében. Dél-Buda városias fókuszpontjai kapcsolódásának jellegábrája. Látható, hogy a nyugati kapu intermodális csomópontja (KIM) térsége a medence legerősebb közbelső központjává fejlődő Órmező-Kelenföld erősen összefonódik a nappaliszoba funkciójú Móricz-Bartók korzóval és Csörsz tengelyen kialakult városrészközponttal.



8. ábra – Budai központrendszer kiépülési folyamata (forrás: Város-Teampannon szerk.)

#### Szűkebb környezet

Az Órmező-Kelenföld térsége nyugati kapu szerepén belül kiemelt súlyú a térségi HUB/IMCS funkció, mely a vasúti folyosók mentén és 30-40 km-es közúti vonzáskörzettel határolható le. Ezen belül tartósan és töretlenül kell tekinteni hosszabb távon is az erős fejlődési trendeket. A lakosság száma emelkedő, nagy mobilitási igény van a dinamikus munkaerőpiacon, új telephelyek jelennek meg és nagy tartalékokkal bíró ingatlankínálat van a legtöbb településen.

A tervezés alatt álló IMCS szűk környezetében a Budaörsi és a Somogyi út közötti – vasúti terület nélkül – megközelítőleg 60 hektáros terület településfejlesztési lehetőségei igencsak perspektivikusak. 2021-ben átadásra került a Budapest One I. üteme és az Etele Pláza is, ahol 4 hektáron 120.000 m<sup>2</sup> bérelhető alapterület és 2.200 parkoló valósult meg.

#### A TERÜLETFEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOKKAL VALÓ ÖSSZEFÜGGÉSEK VIZSGÁLATA

##### Országos Területfejlesztési Konceptió

##### Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptió

Az Országgyűlés a 1/ 2014. (I. 3.) OGY határozatban döntött a Nemzeti Fejlesztés 2030 – Országos Fejlesztési és Területfejlesztési Konceptióról (továbbiakban: OFTK).

A konceptió tizenhárom specifikus szakpolitikai jellegű célt és hat területi célt határoz meg. A jelen tervezés szempontjából a Területi specifikus célok közül kiemelendők

- a többközpontú térszerkezetet biztosító városhálózat, valamint az
- összekapcsolt terek: az elérhetőség és mobilitás biztosítása.

Az OFTK A megyék és Budapest területfejlesztési igényei és feladatai című fejezetében a következő fejlesztési irányok kerültek kijelölésre a fővárosra vonatkozóan:

- A térségi pozíció erősítése a földrajzi, geopolitikai adottságok kihasználásával.
- Összehangolt fejlesztések a várostérségben – feladatmegosztás megszervezése.
- A népesség megtartása vonzó, egészséges életkörülmények biztosításával, az esélyegyenlőség megerősítésével és a rugalmas lakásstruktúra kialakításával.
- Kezdeményező város- és térségfejlesztés, tudás- és készség alapú gazdaságfejlesztés, zöld gazdasági kultúra meggyökereztetése, valamint a turizmusban rejlő gazdasági lehetőségek kihasználása.
- A gazdasági fejlődést lehetővé tevő differenciált területi kínálat biztosítása.
- Kiegyensúlyozott városi térszerkezet kialakítása differenciált központrendszerrel, a kompakt város elvének megvalósítása.
- A területhasználat és a közlekedés integrált fejlesztése, a városi közösségi közlekedés súlyának növelése.

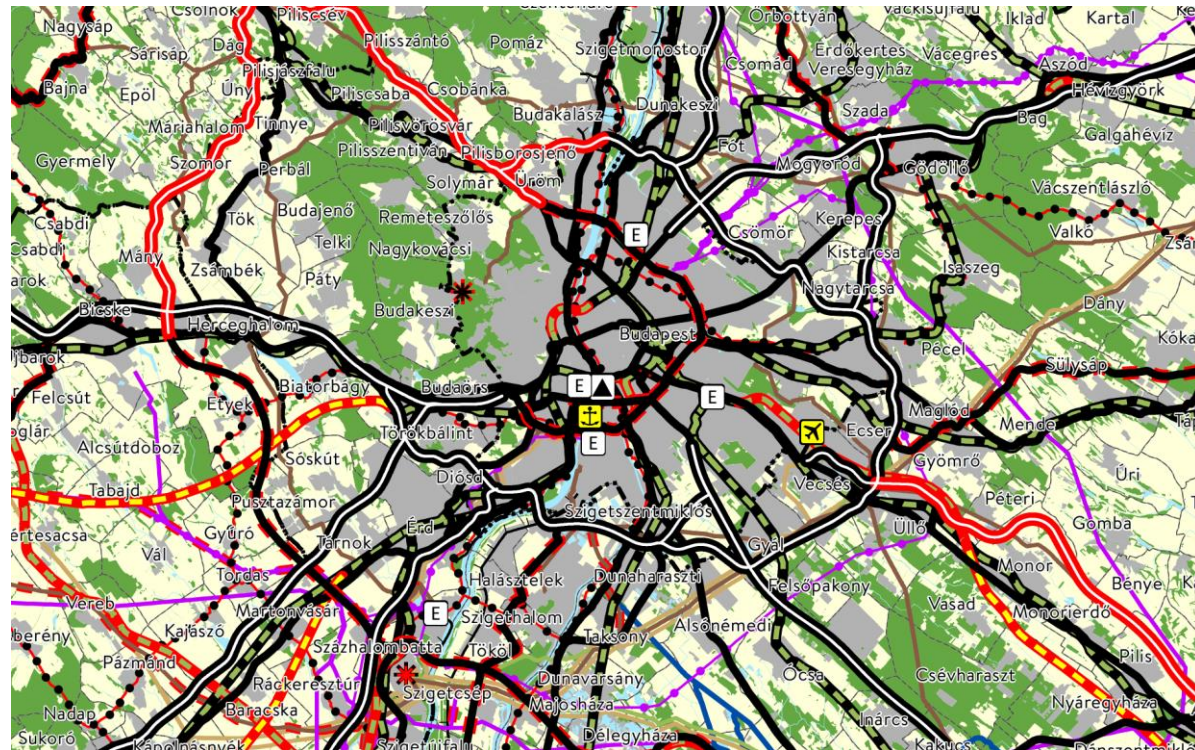


## A TERÜLETRENDEZÉSI TERVEKKEL VALÓ ÖSSZEFÜGGÉSEK VIZSGÁLATA

### Országos Területrendezési Terv

Az Országgyűlés 2018. december 12-én elfogadta Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvényt (továbbiakban: OTrT).

Az OTrT-ben a terület Országos területfelhasználási kategóriája: Települési térség. A területet Közlekedési hálózatok és egyedi építmények közül az Egyéb országos törzshálózati vasúti pálya (meglévő), Főút (meglévő), valamint Térségi kerékpárútvonal (tervezett) érinti.



9. ábra – Az OTrT 2. mellékletének, Az Ország Szerkezeti Tervének részlete

A területet az alábbi térségi övezetek érintik:

- Világörökségi és világörökségi várományos terület által érintett település (Budapest)
- Honvédelmi és katonai célú terület övezete (Budapest)
- Vízminőség-védelmi terület övezete

A területet az alábbi térségi övezetek nem érintik:

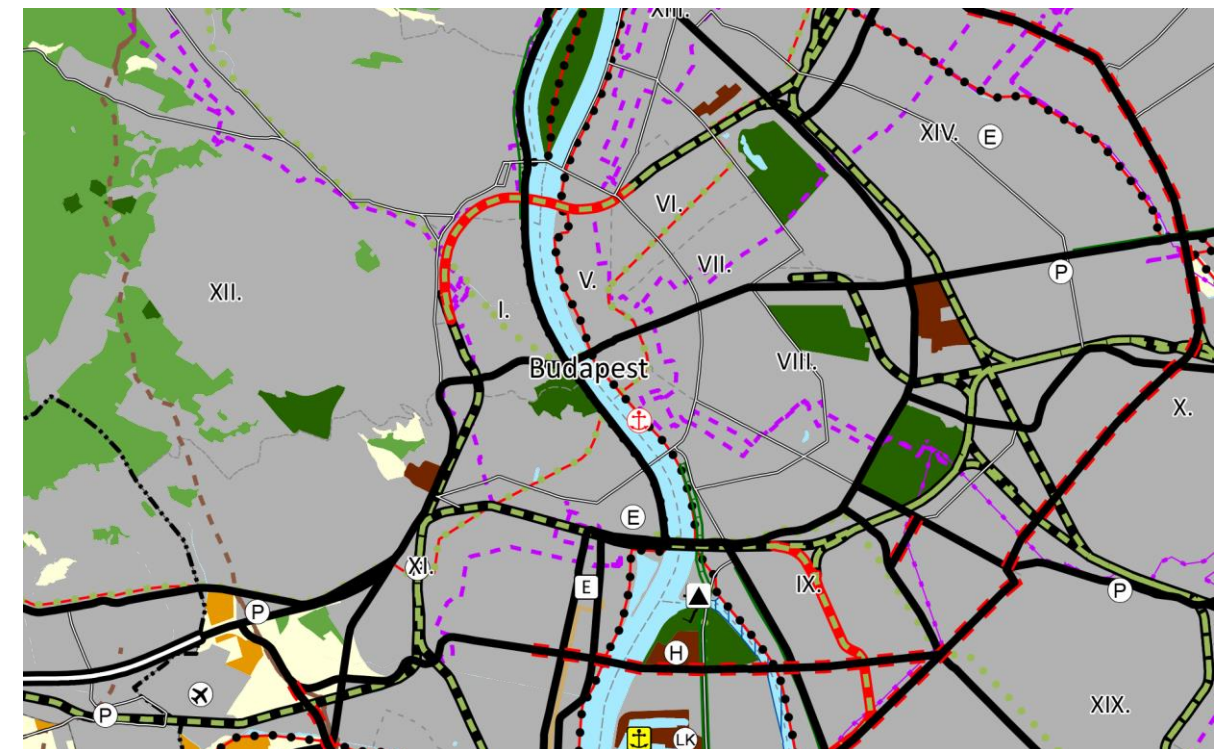
- Ökológiai hálózat magterületének övezete
- Ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezete
- Ökológiai hálózat pufferterületének övezete
- Kiváló termőhelyi adottságú szántó övezete

- Erdők övezete
- Jó termőhelyi adottságú szántók övezete
- Erdőtelepítésre javasolt terület övezete
- Tájképvédelmi terület övezete
- Nagyvízi meder övezete
- VTT-tározók övezete

### Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve

Az Országgyűlés 2018. december 12-én elfogadta Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvényt, amelynek területrendezési tervekét érintő fejezetei 2019. március 15-től hatályosak. A törvény 2. § (2) bekezdése kimondja, hogy A Harmadik Részben foglalt, a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervének (a továbbiakban: BATrT.) területi hatálya Budapestre, valamint Pest megyének az 1/1. mellékletben felsorolt, a budapesti agglomerációhoz tartozó településeire (a továbbiakban együtt: Budapesti Agglomeráció) terjed ki.

A tervben a terület Területfelhasználási kategóriája: Települési térség. A területet Közlekedési hálózatok és egyedi építmények közül az Egyéb országos törzshálózati vasúti pálya (meglévő), Főút (meglévő), valamint Térségi kerékpárútvonal (tervezett) érinti.



10. ábra – Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve 7. melléklet, Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Tervének részlete



A területet az alábbi térségi övezetek nem érintik:

- Ásványi nyersanyagvagyon övezete
- Rendszeresen belvízjárta terület övezete
- Földtani veszélyforrás terület

#### HATÁLYOS TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI DÖNTÉSEK BEMUTATÁSA

A hatályos fejlesztési koncepció, integrált településfejlesztési stratégia vonatkozó megállapításai

[Budapest 2030 Hosszú Távú Városfejlesztési Koncepció \(2013\)](#)

A Budapest 2030 Hosszú távú Városfejlesztési Koncepció a 767/2013. (IV.24.) Főv. Kgy. határozatával jóváhagyott dokumentáció (továbbiakban: BP 2030), mely 2030-ig határozza meg Budapest jövőképét, legfőbb fejlesztési céljait (átfogó és horizontális célrendszerben) és az azok eléréséhez szükséges eszközöket. A dokumentációt kiegészíti egy megelőző helyzetelemzés, melyhez a fejlesztési koncepció helyzetértékelés fejezete kapcsolódik. A **BP 2030** a fővárosban négy tervezett mellékközpontot jelöl ki, ezek egyike – a Flórián tér-Szentlélek téren, az Örs Vezér terén és a KÖKI-n túl a Kelenföld-Etele tér térsége, mely potenciális barnamezős fejlesztésekkel erőteljesen érintett, ahol elsősorban a munkahelyteremtés dominál, amelyeknek kiszolgálását a vasúti infrastruktúra biztosítja.

#### Fejlesztési Céllok

Célrendszerét tekintve a BP 2030 négy átfogó és három horizontális (szemléleti alapvetések) cél mátrixában határozza meg. Meghatározza azt a 17 célt, mely a szemléleti alapvetéseket tükrözi és a négy átfogó cél figyelembevételével került megalkotásra. Mindezt úgy foglalja össze, hogy a „célokat alapvetően az átfogó célok határozzák meg, ugyanakkor áthatják szemléleti alapvetések (horizontális célként), melynek során a célok egymást erősítő szinergiája érvényesül”. Ebből a 17 célból településszerkezeti szempontból az alábbiak vonatkoztathatók közvetlenül és közvetve a projektre:

- Partnerség – a jövő közös tervezése a térségben és országosan (2.)
- Egészséges környezeti feltételek megteremtése (5.)
- Hatékony és kiegyensúlyozott városszerkezet – kompakt város (9.)
- A barnamezős területek a városfejlesztés célterületei (10.)
- Intelligens mobilitás (11.)

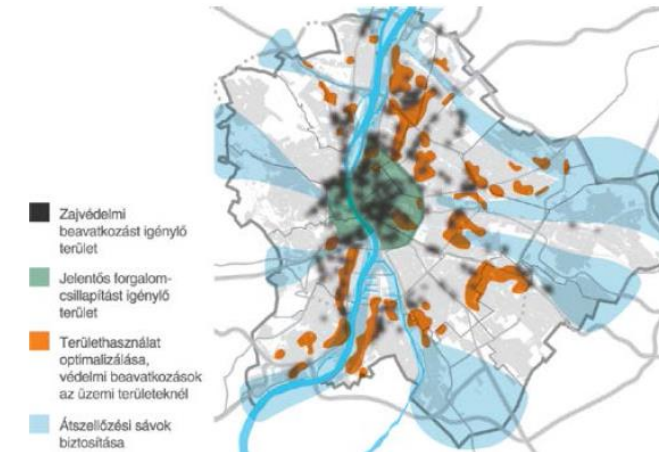
#### Partnerség – a Jövő Közös Tervezése a Térségben és Országosan

A partnerség céljának elérésében a közlekedési eszközváltás feltételrendszerének biztosítása a várostérség településeiben, a projekthez kapcsolódó eszköz.

„A várostérség településeiben – a fővárosba irányuló személygépjármű közlekedés alternatívájaként – tovább kell folytatni a megkezdett fejlesztéseket az eszközváltás lehetőségét biztosító P+R és B+R parkolók terén (a kerékpáros forgalom esetében a kerékpárok vasúton történő tovább szállításának igényét is figyelembe kell venni). A parkolási létesítményeket elsősorban a kötöttpályás hálózatokhoz kapcsolódva célszerű létrehozni.

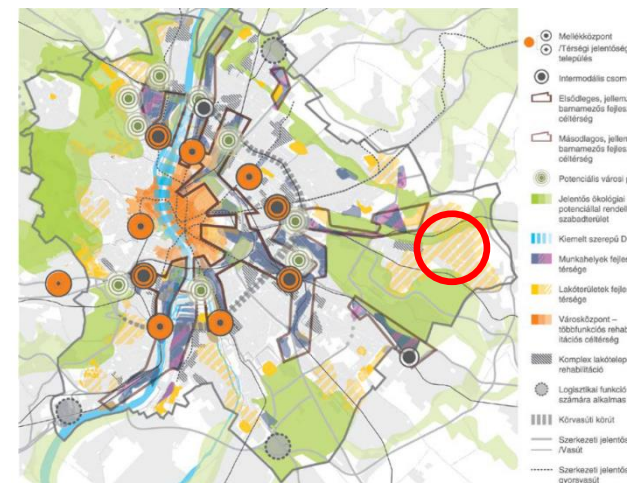
A városi közösségi közlekedési rendszer elemeihez kapcsolódóan kell bővíteni, és új elemekkel kiegészíteni a meglévő P+R funkciójú parkoló hálózatot, törekedve a térségi településekből a fővárosba érkező forgalom mind nagyobb részének legkésőbb itt történő megállítására.” A projekt tárgyát képező P+R és B+R parkolók építése a közösségi közlekedési rendszer megállóihoz kapcsolódóan, a cél megvalósításnak eszközei közt az átmeneti zónát érintően kerül kiemelésre.

#### Egészséges Környezeti Feltételek Megteremtése



11. ábra - Kibocsátások csökkentése (forrás: BP 2030)

A fejlesztési célon belül hangsúlyt kap a kibocsátások (emisszió) csökkentése, melynek egyik eszköze lehet a belváros tehermentesítésével párhuzamosan a közösségi közlekedés fejlesztése, valamint az átszállási csomópontok P+R rendszerének kiépítése. Ennek a belső zónát érintő egyik eszköze a forgalomkorlátozás.



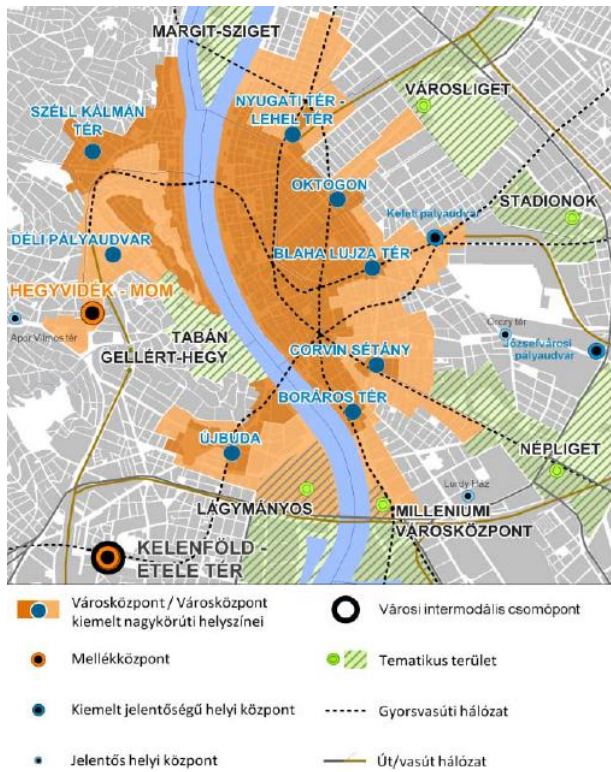
12. ábra A BP 2030 kiemelt céljainak területi vetülete forrás: BP 2030

A **BP 2030** egyebek mellett kitér a városrendezési körzetekre összesített zöldfelületi intenzitásmutatójára is, mely az érintett körzetben általában közepes, de a vizsgált területen nagyon alacsony, ami teret enged az ez irányú fejlesztéseknek is.

#### Hatékony És Kiegyensúlyozott Városszerkezet – Kompakt Város

„A főváros beépített területeinek nagyobb része rendkívül alacsony beépítési paraméterekkel rendelkezik, ami értelemszerűen alacsony népsűrűséget eredményez, különösen az elővárosi és a hegyvidéki zónákban. A fentiek miatt állandó a számottevő utazási kényszer a városközpont és más városrészek központi területei között, amely jelentős részben közúti közlekedéssel (személygépjárművel, autóbuszsal) bonyolódik.”





13. ábra - Központrendszer (forrás: BP 2030)

A **belső zónát érintő** cél a történeti városszerkezet megőrzése érdekében a forgalomcsillapítással, a környezeti terhelés csökkentésével élhetőbb terület kialakítása. Ehhez kapcsolódóan, az **átmeneti zóna** - a központrendszerek kiépítése során - a szerkezeti jelentőségű közlekedési létesítmények fejlesztési térségévé válik. Így a projekt keretében megvalósuló P+R rendszer illeszkedik a fejlesztés cél eléréséhez.

A központi helyek fejlesztésénél a funkcionális vegyesség és környezeti minőség ki kell, hogy egészítse a kedvező elérhetőséget. A kompakt város megvalósításához kapcsolódóan az alábbi tematizált feladatokat sorolja fel a BP 2030.

A főközpontok és mellékközpontok fejlesztése, valamint az új központok igényes városépítészeti kialakítása kompakt város, mint fejlesztési cél elérésének egyik eleme.

A városszerkezetet meghatározó központi helyszíneket, valamint a mellékközponti helyszíneket kiegészítik azok a városszerkezetiileg meghatározó helyen lévő, nagy kiterjedésű, ún. tematikus területek, amelyekhez a jelentősebb, tömegeket vonzó vagy meghatározó funkciókkel rendelkező létesítmények tartoznak.

A főközpont pesti oldalán már évtizedek óta elindult *a belváros magas színvonalú, minőségi fejlesztése, amelynek köszönhetően a közterek és utcák folyamatosan megújulnak, a forgalomcsillapítás és gyalogos preferencia egyre nagyobb területre terjed ki.*)

Városszerkezet – területhasználat	9.1. Kiegyensúlyozott városi térszerkezet létrehozása – összehangolt funkcionalitás, differenciált sűrűség és kapcsolatjavítás 9.2. A kötöttpályás közösségi közlekedés elemeinek fejlesztési tengelyként történő figyelembevétele 9.3. Fenntartható, kompakt, szabad területekkel megfelelően tagolt város 9.4. Fenntartható városrészek kialakítása a „kis távolságok városa” elvre alapozva 9.5. A területhasználat és a közlekedési rendszer térbeli összehangolása a közlekedési igények csökkentésére törekedve 9.6. Elhanyagolt, átjárhatatlan területek átstrukturálása, megújítása, zöldfelületi bővítése 9.7. A város indokolatlan terjeszkedésének megakadályozása 9.8. Földterület-takarékos fejlesztések – termőföldek védelme
Központrendszer	9.1. Differenciált központrendszer kialakítása 9.2. A térbeli szerkezetbe illeszkedő központok létrehozása 9.3. A főközpont karaktersztelő fejlesztése, a meglévő központok minőségi fejlesztése 9.4. A hagyományos és az újabb kereskedelmi központok, valamint az intermodális központok fejlesztéseinek összehangolása, az elérhetőségek javítása
Gazdasági területek	9.1. Budapest gazdasági szerepköréhez szükséges sokrétű területi kínálat 9.2. Rövid úton elérhető munkahelyek a lakóterületekbe integráltan, illetve ezekhez közel
Lakóterületek	9.1. A társadalmi igényeknek megfelelő lakáskínálat biztosítása 9.2. Élhető és egyszerre fenntartható lakóterületek 9.3. A lakóterületi kínálat megteremtése speciális célcsoportok számára 9.4. A lakóterületek komplex rehabilitációja

„A fenntarthatóság az ökológiai fenntarthatóság mellett a közgazdasági értelemben vett fenntarthatóságot is jelenti. A kompakt városrészek kialakítását elő tudja segíteni a város területhasználatának vegyessége.

Egy adott városrész helyzetéhez, infrastruktúrájához igazított optimalizált intenzitást kell kialakítani, amelyet a településrendezési tervekben meg kell határozni.”



A megvalósítás lehetséges általános eszközei:

- Vegyes használat nagyobb arányú megkövetelése a környezetvédelmi kölcsönhatások figyelembevételével.
- Az alapfokú intézményi ellátás normatív előírásrendszere.
- Közterületek megfelelő gyalogospreferenciájú területeinek kialakítása.

A területhasználat és a közlekedési rendszer térbeli összehangolás a közlekedési igények csökkentésére törekedve. A megvalósítás lehetséges általános eszköze:

- A közlekedéshálózati hiányok megszüntetése.

Elhanyagolt, átjárhatatlan területek átstrukturálása, megújítása, zöldfelületi bővítése. A megvalósítás lehetséges általános eszközei:

- Városrendezési és egyéb kedvezményező eszközökkel ösztönzés a környezet humanizáltabb kialakítására és a mikrokörnyezet közérdekű átalakítására.
- Kedvezmények az előírton túli zöldfelület létrehozása esetén.
- Településrendezési tervezéssel terület előkészítés és ösztönzés az átalakulásra.

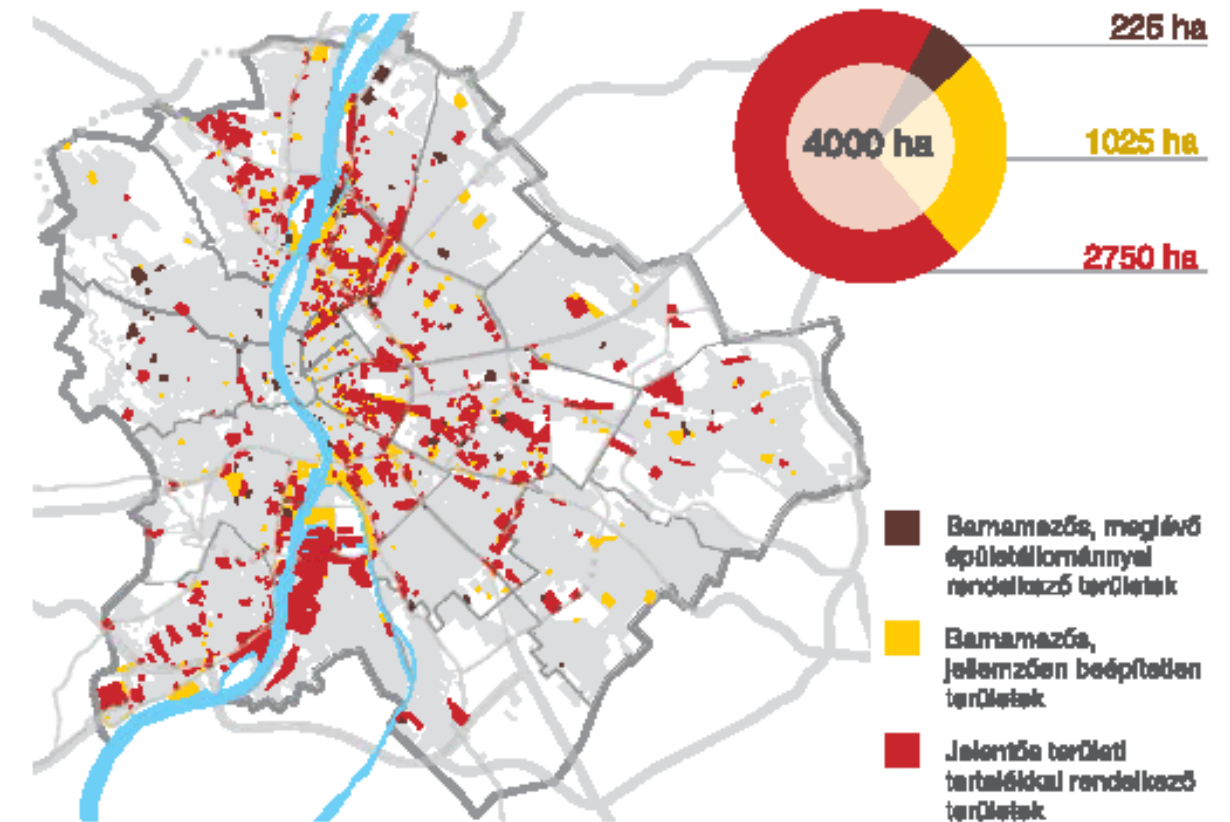
A végzettség, készség, képesség növelése, transzferálhatósága c. fejezetben olvasható, hogy fontos a nemzetközi cégekkel együtt ideérkező munkaerő vonzása; ennek megvalósításának lehetséges általános eszköze lehet többek között „Az újszerű munkavégzési formák térbeli igényeinek beépítése a köztérfejlesztésbe, a lakónegyedek fejlesztéseibe és a rehabilitációs programokba.

A zöldfelületi rendszer fejlesztése potenciális városi parkként tünteti fel a területtől délre elhelyezkedő Dobogó dombot.

[A barnamezős területek a városfejlesztés célterületei](#)

„Budapest térbeli fejlesztésében is a fenntarthatóság szempontrendszerét kell követni. Ez azt jelenti, hogy területtakarékos, a meglévő konszolidált területhasználathoz és a rendelkezésre álló infrastruktúrához igazodó, kiegyensúlyozott vegyes használatot eredményező fejlesztésekre kell törekedni.” A város kompaktságának megtartásának elengedhetetlen feltétele e területek átstrukturálása és újrahaznosítása, a hiányzó funkciókat a meglévő infrastruktúra felhasználásával kell a városszövetbe integrálni.

A térség potenciális érkezési helyként jelenik meg a tervben. A vasút mellett, Kelenföld és Órmező felől is barnamezős, jellemzően beépítetlen területeket jelöl a barnamezős és területi tartalékkal rendelkező területek ábrája.



14. ábra - Barnamezős és területi tartalékkal rendelkező területek (forrás: BP 2030)

#### Intelligens Mobilitás

A fenntartható fejlődés szempontjából fontos, hogy a helyváltoztatás iránti igények a város szerkezetének tervszerű alakításával fajlagosan csökkenjenek, és az utazási szokások tudatos befolyásolásával tolódjanak el a környezetet kímélő közlekedési módok felé, **intelligens** közlekedést eredményezve. Ennek elérésének fontos szegmensei a **közlekedési eszközváltás feltétel rendszerének biztosítása a fővárosban, valamint a parkolási problémák kezelése.**

Budapest közigazgatási területének nagyságából, extenzív területhasználatából következően a főváros külső területein keletkező (valamint térségi szerepéből adódóan a városhatáron átlépő) jelentős nagyságú, személygépjármű forgalom csökkentésére szükséges létrehozni a közlekedési eszközváltást (átszállást) biztosító pontok hálózatát – P+R parkolók, és a kerékpáros közlekedés számára a B+R tárolók rendszerét – a közösségi, azon belül elsősorban a nagykapacitású kötöttpályás hálózatokhoz kapcsolódva. A főváros és a környező települések a meglévő P+R hálózat hiányosságait a parkolási létesítmények tervszerű építésével, és célorientált üzemeltetésével oldhatják fel. A P+R hálózat funkcionálisan a közösségi közlekedési rendszer működéséhez kell kapcsolódjon, hogy a belső zónát érintő jelentős személygépjármű forgalom terhelés csökkentése hatékony eszközváltás segítségével valósulhasson meg.



Az átmeneti zóna a város meghatározó területe a közösségi közlekedés szempontjából, az átszálló csomópontok és a városközpont tehermentesítésére hivatott központrendszer elemeinek fő fejlesztési területe.

*A városfejlesztés célterületeinek magját a barnamezős területek kell, képezzék. A BP 2030 mellékközpontként jelöli ki a Kelenföld-Etele tér térségét, mely potenciális barnamezős fejlesztésekkel erőteljesen érintett, elsősorban a munkahelyteremtés dominál, e funkció kiszolgálását a vasúti infrastruktúra biztosítja. Kiemelten foglalkozik a kompakt város megvalósításának lehetőségével, melynek egyik eszköze a vegyes területhasználat. A fenntartható fejlődés szempontjából fontos a közlekedési eszközváltás feltétel-rendszerének biztosítása, melynek része a parkolási rendszer fejlesztése és a parkolóhelyek számának bővítése is.*

#### Integrált településfejlesztési stratégia

Budapest Főváros XI. kerület Újbuda 2015-ben hagyta jóvá az 2014-2020 közötti időszakra vonatkozó Integrált Településfejlesztési Stratégiát (továbbiakban: ITS).

Jelenleg Újbuda holnapján nem érhető el a jelen időszakra vonatkozó fejlesztési stratégia ezért az elmúlt időszakra vonatkozó ITS tud a jelen anyagban bemutatásra kerülni, az ismert tényeknek megfelelő kiegészítésekkel.

Az ITS is leírja Kelenföld már ismerttetett városszerkezeti elhelyezkedését, miszerint Kelenföldet „Elhelyezkedéséből fakadóan gyakran emlegetik Budapest nyugati kapujaként, kiváltképp a Kelenföldi pályaudvart és térségét. Ennek földrajzi okai vannak, melynek a városfejlődés egyes szakaszaiban mindig nagy szerepe volt. A közlekedés-földrajzi meghatározás alapján az olyan hágókat, gázlókat, szorosokat, földnyelveket stb. nevezik kapunak, amelyek topográfiai és/vagy vízrajzi okokból egy viszonylag szűk sávba kényszerítik a térségen átjutni kívánó forgalmat. Az eredetileg fennálló természeti viszonyok, a dombvidék és a lágymányosi lánypvidék által kialakított bejárat a mai napig hasonló funkciót tölt be.” Olvasható az ITS-ben.

A dokumentum is megfogalmazza, hogy „A közösségi helyszínek, lokális kisközpontok, kerületközpontok a város működésében sűrűsödéseket jelentenek, fontosak, mert a legtöbb esetben közlekedési csomópontokhoz, jellemzően közösségi közlekedés átszállóhelyeihez kapcsolódva jöttek és jönnek létre.” Ezt a jelen tervezés során is szem előtt kell tartani.

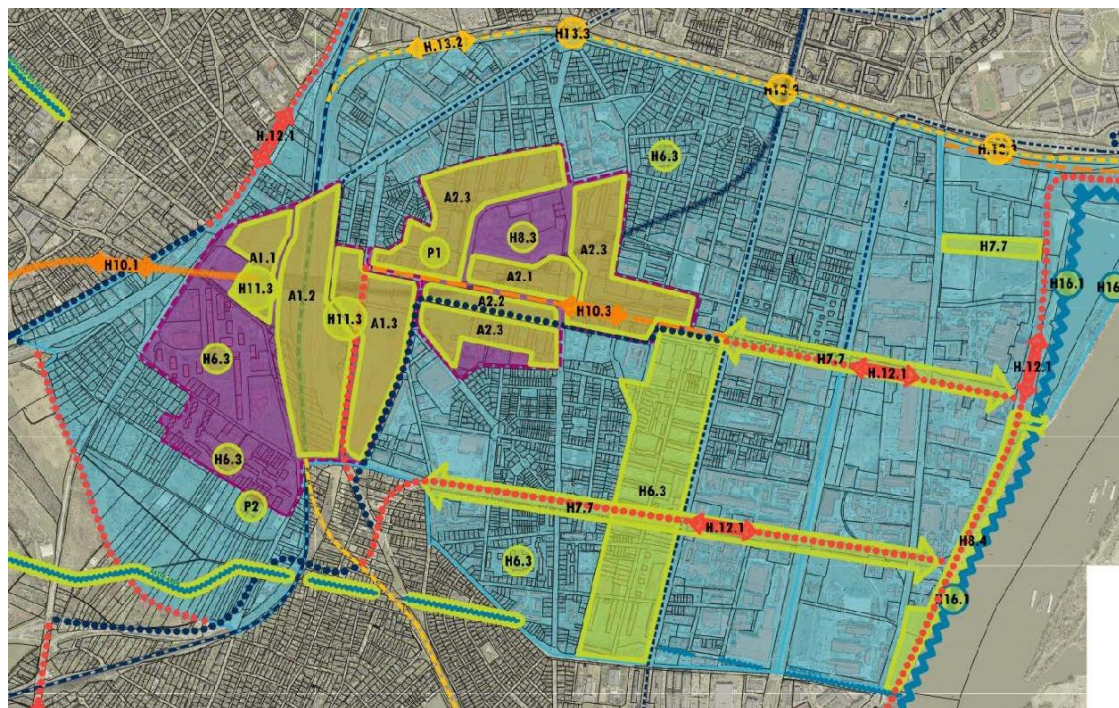
Az ITS célja a gazdaság, a társadalom és a környezet egyensúlyának megteremtése. Az Etele téri városrészközpont, valamint a Metróvégállomás is akcióterületként jelenik meg, ahol az ITS elfogadásakor az alábbiak szerinti megvalósulások voltak beavatkozásokként.

Beavatkozás, indikatív tevékenység	Megvalósulás		
	igen	részben	nem
<b>Etele téri városrészközpont akcióterület</b>			
1. Agglomerációs közösségi közlekedési IMCS kiépítése		X	
2. Munkahelyi központok kiépítése			X
3. Kereskedelmi központok kiépítése			X
4. Szálloda és konferenciaközpontok kiépítése			X
5. Sport és szabadidő centrumok kiépítése			X
6. Lakóterületek kiépítése			X
7. A belső (lakóutca) hálózat kiépítése			X
8. Központi terek kiépítése			X
9. Védelmi célú zöldfelületek létesítése			X
10. A szükséges közműfejlesztések végrehajtása			X
<b>Metróvégállomás is akcióterület</b>			
1. A 4. sz. METRÓ vonalának meghosszabbítása			X
2. P+R kiépítése			X
3. Önálló autópálya csomópont létesítése		X	
4. Kereskedelmi létesítmények telepítése			X
5. Környezetredezés			X

1. táblázat - Az ITS akcióterületeinek beavatkozásai és azok megvalósulásának kivonata (forrás: ITS)

Az ITS-ben bemutatott akcióterületi projektekkel kapcsolatban jelen pillanatban elmondható, hogy az

- A1.1 Őrmező intermodális csomópont buszterminál és P+R az ITS időszakában nem valósult meg, tervezett építészeti kialakítása jelenleg folyamatban van
- A1.2 Kelenföldi pályaudvar megújítása, az állomásépület és infrastruktúra fejlesztése is jelenleg folyamatban van
- A1.3 Bevásárlóközpont és irodafejlesztésen belül az Etele Pláza és a Budapest ONE I. üteme megvalósult, 2021-ben átadásra került.
- H6.3 Lakótelepek megújítása
- H11.3 P+R parkolók létesítése az ITS időszakában nem valósult meg, tervezett építészeti kialakítása jelenleg folyamatban van



15. ábra - Kelenföld-központ – Kelenföld-Dunapart – Nádorkert – Őrmező városrészekben tervezett beavatkozások (forrás: ITS)

## A TELEPÜLÉS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI TERVI ELŐZMÉNYEINEK VIZSGÁLATA

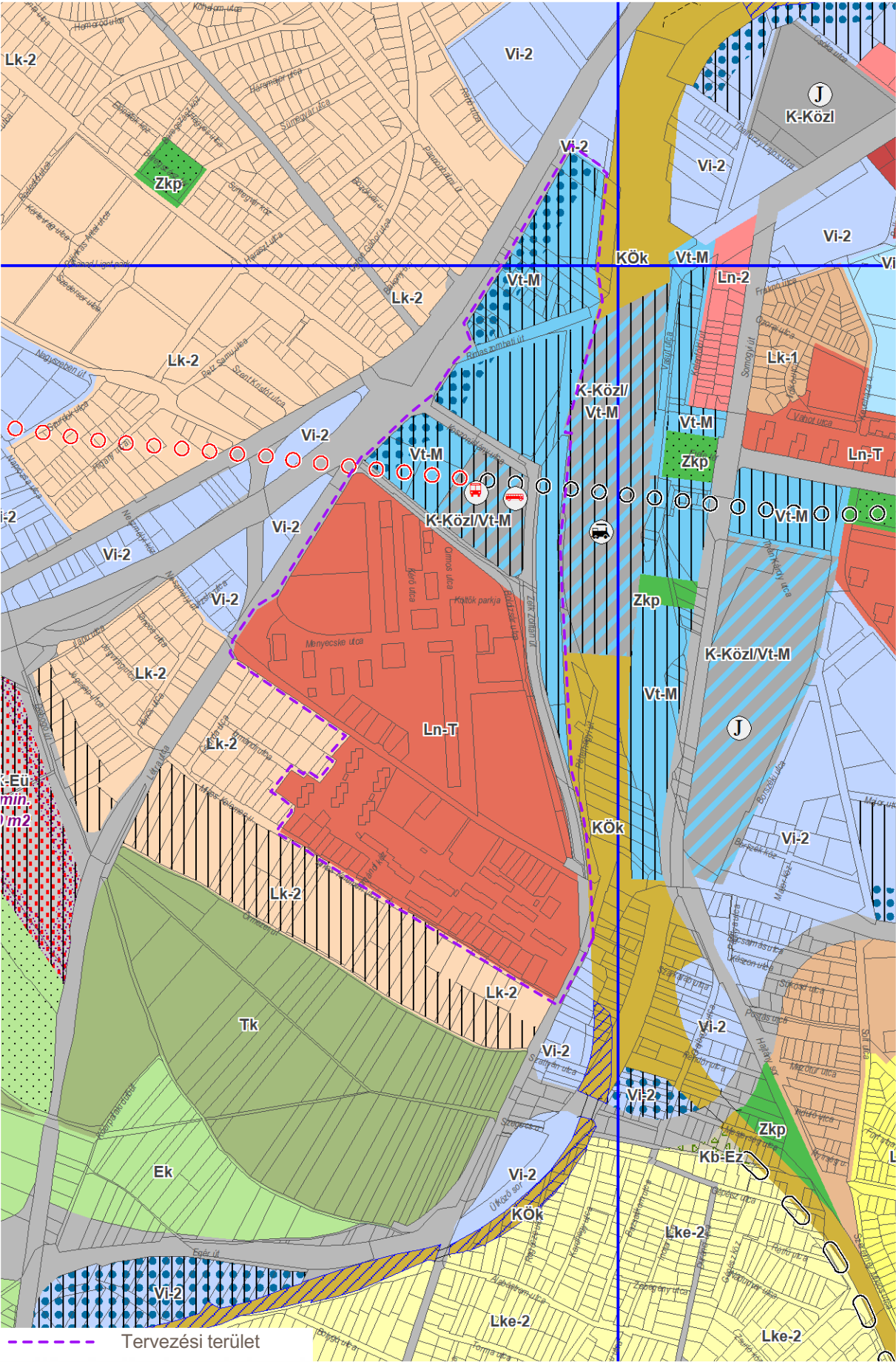
### A hatályban lévő településrendezési eszközök

#### A Fővárosi Közgyűlés

- a 50/2015. (I. 28.) Főv. Kgy. határozatával fogadta el Budapest főváros településszerkezeti tervét (továbbiakban: TSZT), valamint
- megalkotta Fővárosi rendezési szabályzatról szóló 5/2015. (II. 16.) Főv. Kgy. rendeletet (továbbiak: FRSZ).

Budapest Főváros XI. Kerület Újbuda Önkormányzata Képviselő-testülete a 11/2017. (V.3.) önkormányzati rendelettel hagyta jóvá a Budapest XI. kerület, Ferencváros-Kelenföld vasútvonal - Budaörsi út - Kőérberki út - Egér út - Andor utca - Galvani út - Duna folyam által határolt terület kerületi építési szabályzatát (továbbiakban: KÉSZ).





M 1:10.000



2025. 09.

- BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK**
- LAKÓTERÜLETEK**
- Ln-1** Nagyvárosias, magas intenzitású, jellemzően zártos, zártudvaros beépítésű lakóterület
  - Ln-2** Nagyvárosias, jellemzően zártos, keretes beépítésű lakóterület
  - Ln-3** Nagyvárosias, jellemzően szabadonálló jellegű lakóterület
  - Ln-T** Nagyvárosias telepszerű lakóterület
  - Lk-1** Kisvárosias, jellemzően zártos beépítésű lakóterület
  - Lk-2** Kisvárosias, jellemzően szabadonálló jellegű lakóterület
- VEGYES TERÜLETEK**
- Vt-V** Városközpont területe
  - Vt-M** Mellékközpont területe
  - Vt-H** Kiemelt jelentőségű helyi központ területe
  - Vi-1** Intézményi, jellemzően zártos beépítésű terület
  - Vi-2** Intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület
  - Vi-3** Intézményi, helyi lakosság alapellátását biztosító terület
- BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK**
- KÖZLEKEDÉSI TERÜLETEK**
- KÖk** Közúti közlekedési terület (KÖu)
  - KÖv** Vízi közlekedési terület
  - KÖI** Légi közlekedési terület
- ZÖLDTERÜLETEK**
- Zkp** Közkert, közpark
  - Zvp** Városi park
- ALAPTÉRKÉPI ELEMEEK**
- Budapest közigazgatási határa
  - Kerülethatár
  - Belterületi határvonal
  - Telekhatár
- EGYÉB ELEMEEK**
- Jelentős változással érintett terület
  - Új lakófunkció kizárása környezeti terhelés alapján
  - Közlekedési infrastruktúra (közút/vasút) számára irányadó területbiztosítás
  - Távlati közúti fejlesztés közelítő nyomvonala felszínen, vagy alternatív nyomvonal
  - Meglévő gyorsvasúti vonal
  - Tervezett gyorsvasúti vonal
  - Meglévő közúti vagy vasúti alagút
  - Tervezett közúti vagy vasúti alagút
  - Meglévő külön szintű közúti – vasúti keresztezés
  - Tervezett külön szintű közúti – vasúti keresztezés
  - Meglévő vasúti személypályaudvar
  - Tervezett távolsági, helyközi autóbusz-pályaudvar
  - Tervezett helyi autóbusz-pályaudvar
  - Tervezett külön szintű közúti – vasúti keresztezés
  - Meglévő vasúti személypályaudvar
  - Tervezett távolsági, helyközi autóbusz-pályaudvar
  - Tervezett helyi autóbusz-pályaudvar

A területet érinti:

- Jelentős változással érintett terület**
- Budaörsi út menti terület
  - Vasút utca és Kelenföldi út közötti terület
  - Somogyi út Etele tértől délre lévő része

- Közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló terület (K-Közl)/Mellékközpont területe (Vt-M)**
- Kelenföldi vasútállomás területén,
  - örmezei oldalon, a Koszorúslány utca és Boldizsár utca között

- Meglévő gyorsvasúti vonal**
- M4 metró
- Tervezett gyorsvasúti vonal**
- M4 metró tervezett meghosszabbítása Gazdagrét felé

Tervezett távolsági, helyközi autóbusz-pályaudvar

Meglévő helyi autóbusz-pályaudvar

Tervezett P+R rendszerű parkolási létesítmény elhelyezésére alkalmas terület határa, ahol a P+R min. 1200 fh

Tervezett közterület (Koszorúslány utca, Zelk Zoltán út, Boldizsár utca)

- Meglévő településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonala**
- Koszorúslány utca

- Intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület**
- a Budaörsi út és a Balatoni út által közrefogott terület

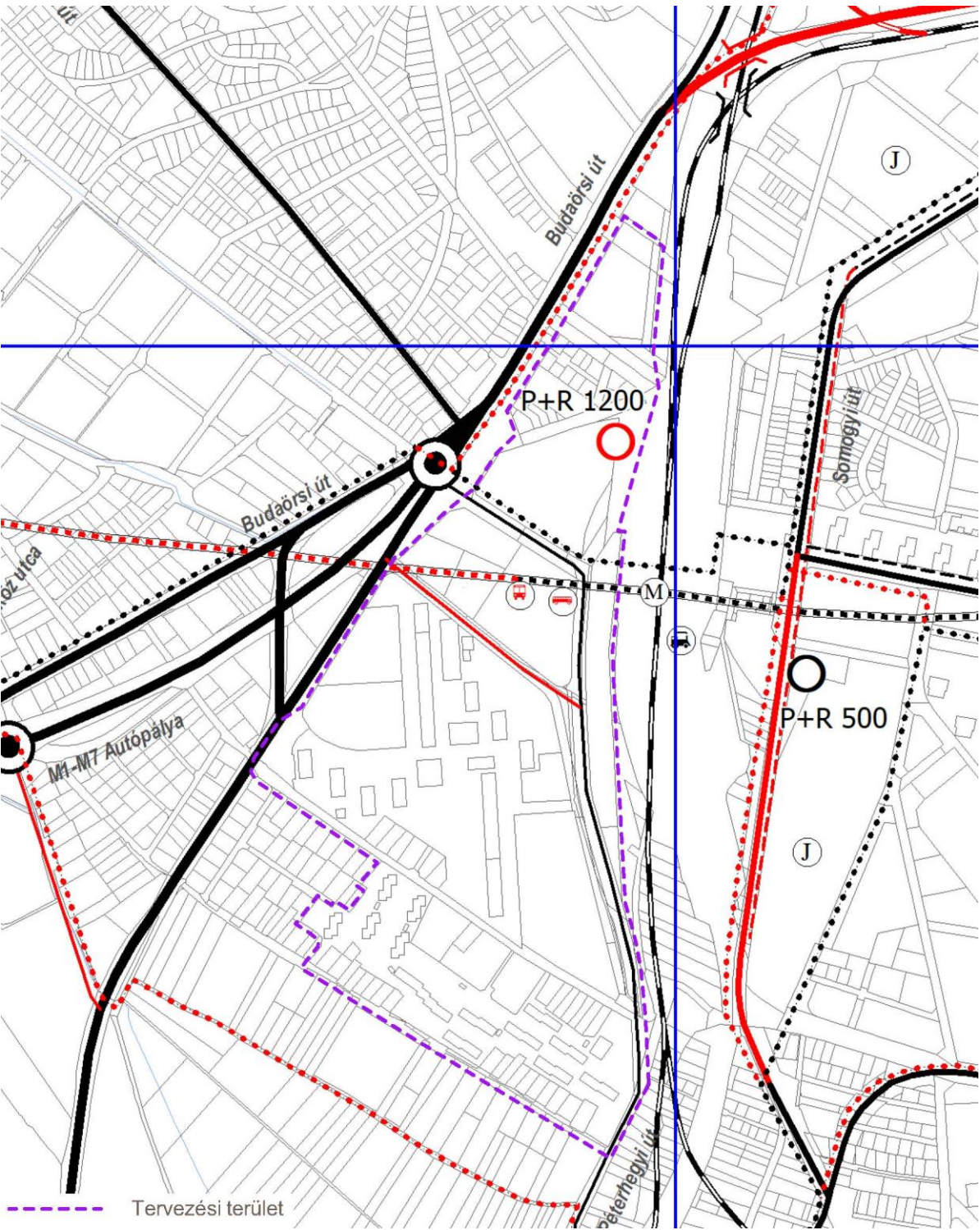
A HATÁLYOS TSZT MEGÁLLAPÍTÁSAI



TELEPÜLÉSRENDEZÉS



2. Közlekedési infrastruktúra



Érintettség jegyzet:

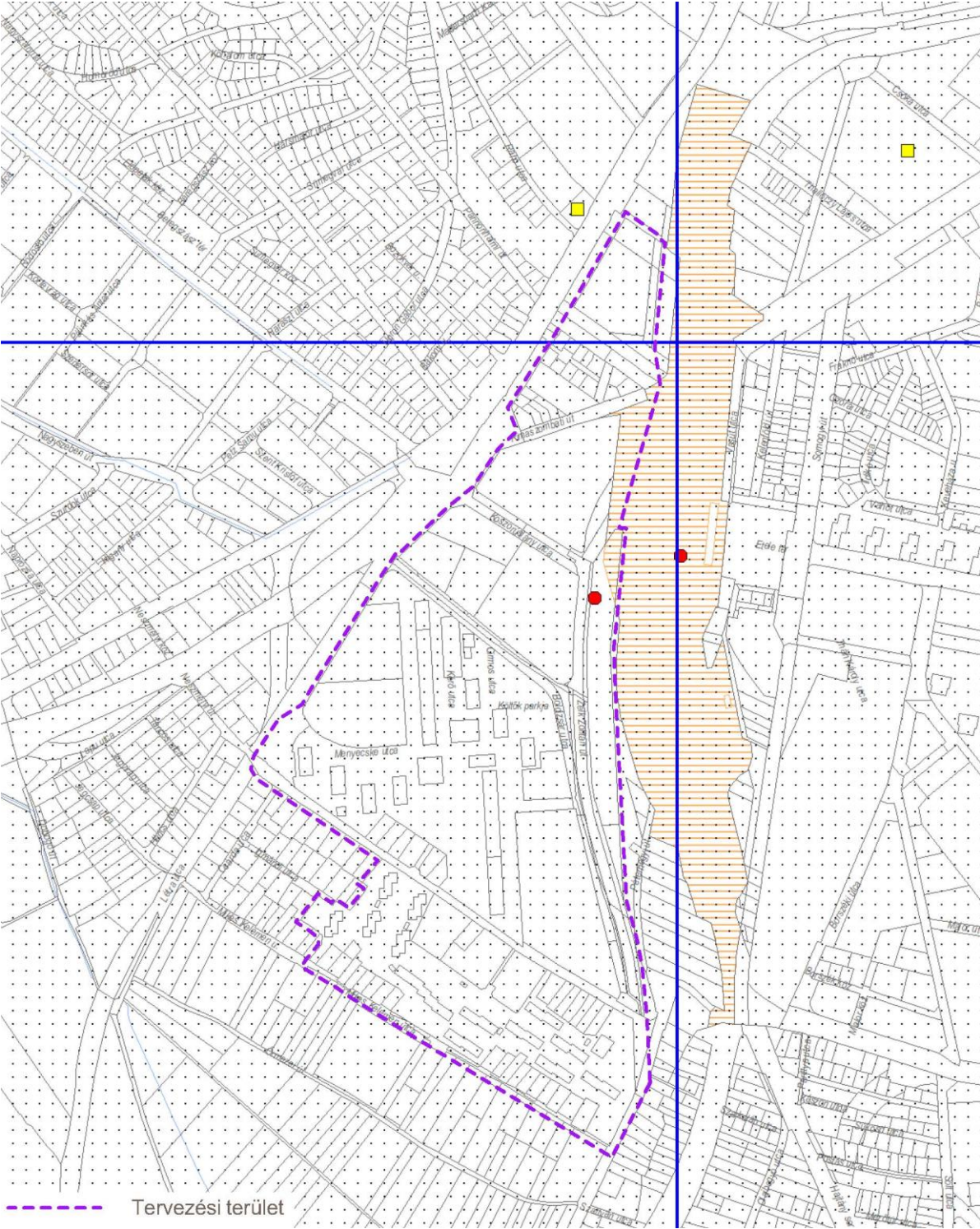
- Településszerkezeti jelentőségű gyűjtőút, egyéb agglomerációs közút

meglévő	tervezett
Koszorúslány utca, Zelk Zoltán utca	Boldizsár utca

- Gyorsvasúti vonal (metró, HÉV, regionális gyorsvasút) – meglévő/tervezett
- Településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonala – meglévő (Koszorúslány utca vonalában)
- P+R rendszerű parkolási létesítmény a minimálisan biztosítandó kapacitással (1200) - tervezett
- Távolsági, helyközi autóbusz pályaudvar – tervezett
- Helyi autóbusz-pályaudvar - tervezett



3a.Az épített környezet értékeinek védelme: más jogszabállyal érvényesülő művi értékvédelmi, örökségvédelmi elemek



**Érintettség jegyzet:**

- Műemlék

vármegye	település (településrész)	helyrajzi szám	védett örökségi érték neve	védettség jogi jellege	azonosító	védés éve
Budapest	Budapest 11	888/3, 2818/16	Kelenföldi pályaudvar forgalomirányító központja	műemlék	17717	2011

A nyilvántartás alapján a terület műemléki védelemmel érintett, de a védettség elrendelése óta történtek telekosztások a területen. Az tervezett autóbusz pályaudvar (2818/16 hrsz.), a bővítéssel érintett P+R parkoló területe (888/3 hrsz.), valamint a Zelk Zoltán utca területén nem helyezkedik el műemléki épület, a védett forgalomirányító központ épülete a Koszorúslány utcától északra helyezkedik el.

- Műemléki környezet területe

vármegye	település (településrész)	helyrajzi szám	védett örökségi érték neve	védettség jogi jellege	azonosító	védés éve
Budapest	Budapest 11	888/3	Kelenföldi pályaudvar épületegyüttese műemléki környezete	műemléki környezet	18446	2011

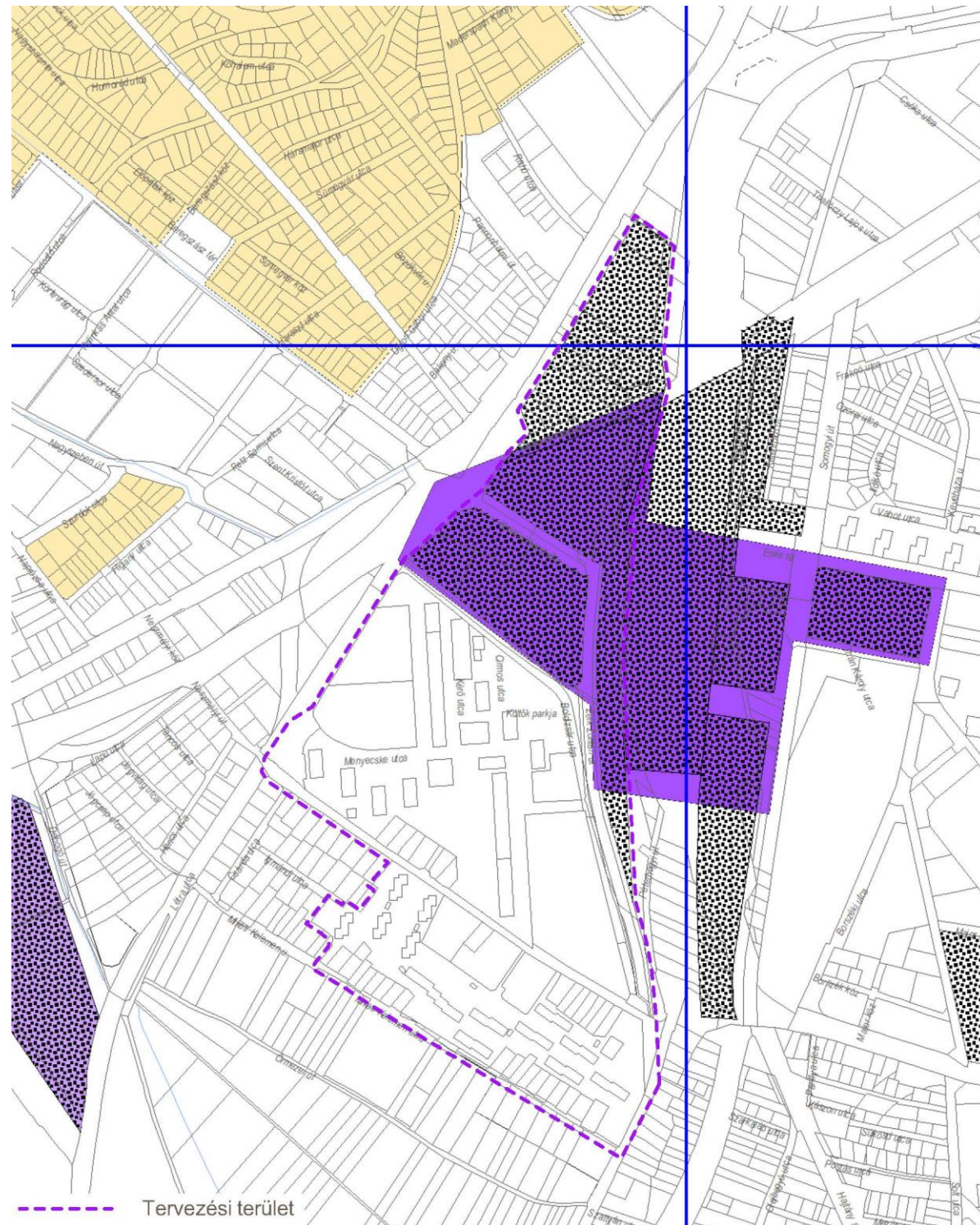
A Kelenföldi pályaudvar épületegyüttesének műemléki környezete a 888/3 hrsz. telek északi sarkát érinti.

- Nyilvántartott régészeti lelőhely területe

vármegye	település (településrész)	helyrajzi szám	védett örökségi érték neve	védettség jogi jellege	azonosító	védés éve
Budapest	Budapest 11	888/3, 2818/16	Kőérberek, Örsöd, Dobogó, Örmező, Péterhegy	régészeti lelőhely	70005	2009
Budapest	Budapest 11	2818/16	Budaörsi út- vasút- Péterhegyi út-XI.ker közigazgatási h.-Fehérvári út	régészeti lelőhely	66476	2009



3. Az épített környezet értékeinek védelme – b) Épített környezet védelmével kapcsolatos magassági korlátozások területi lehatárolása



**Érintettség jegyzet:**

- Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű, magassági szabályozást igénylő területek  
Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)

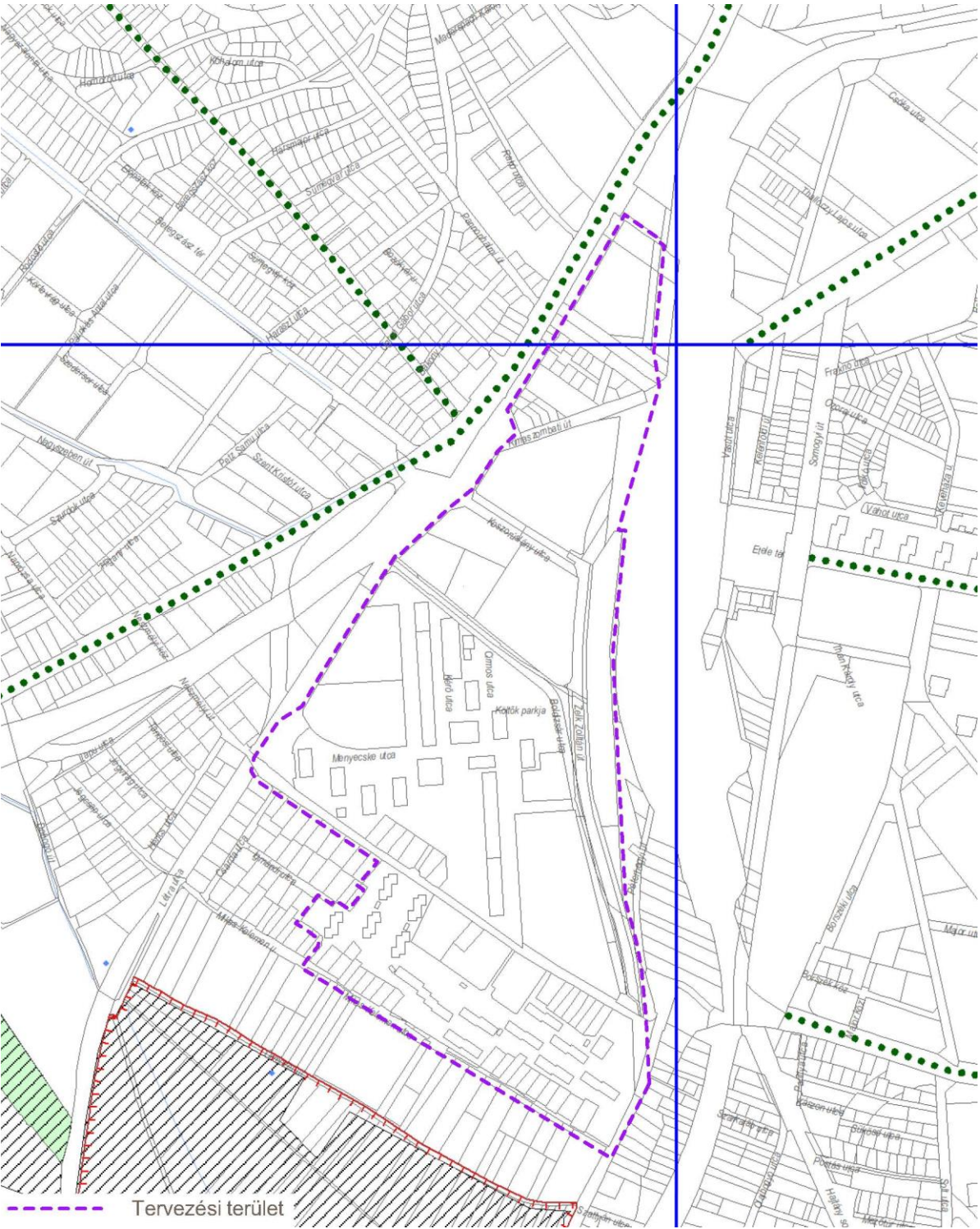
A Kelenföldi vasútállomás környezetében a tervlap külön jelöli az egyes változással érintett területeket, ahol a jellemzően zárt sorú, 12,5 méteres beépítési magasságot meghaladó beépítés a kerületi szabályozás során kerül meghatározásra. Ezeket az un. III. párkánymagassági kategóriába sorolja. A későbbiekben az ezekre vonatkozó fővárosi szabályokat az FRSZ fogalmazza meg.

- Magasépítmények számára igénybe vehető területek  
Magasház elhelyezésére kijelölt terület, ahol az épület legmagasabb pontja 65,0 m

A Kelenföldi vasútállomás környezetében a tervlap kijelöl magasház elhelyezésére területeket, ahol a kerületi szabályozásban az épület legmagasabb pontját legfeljebb 65 méterben lehet meghatározni.

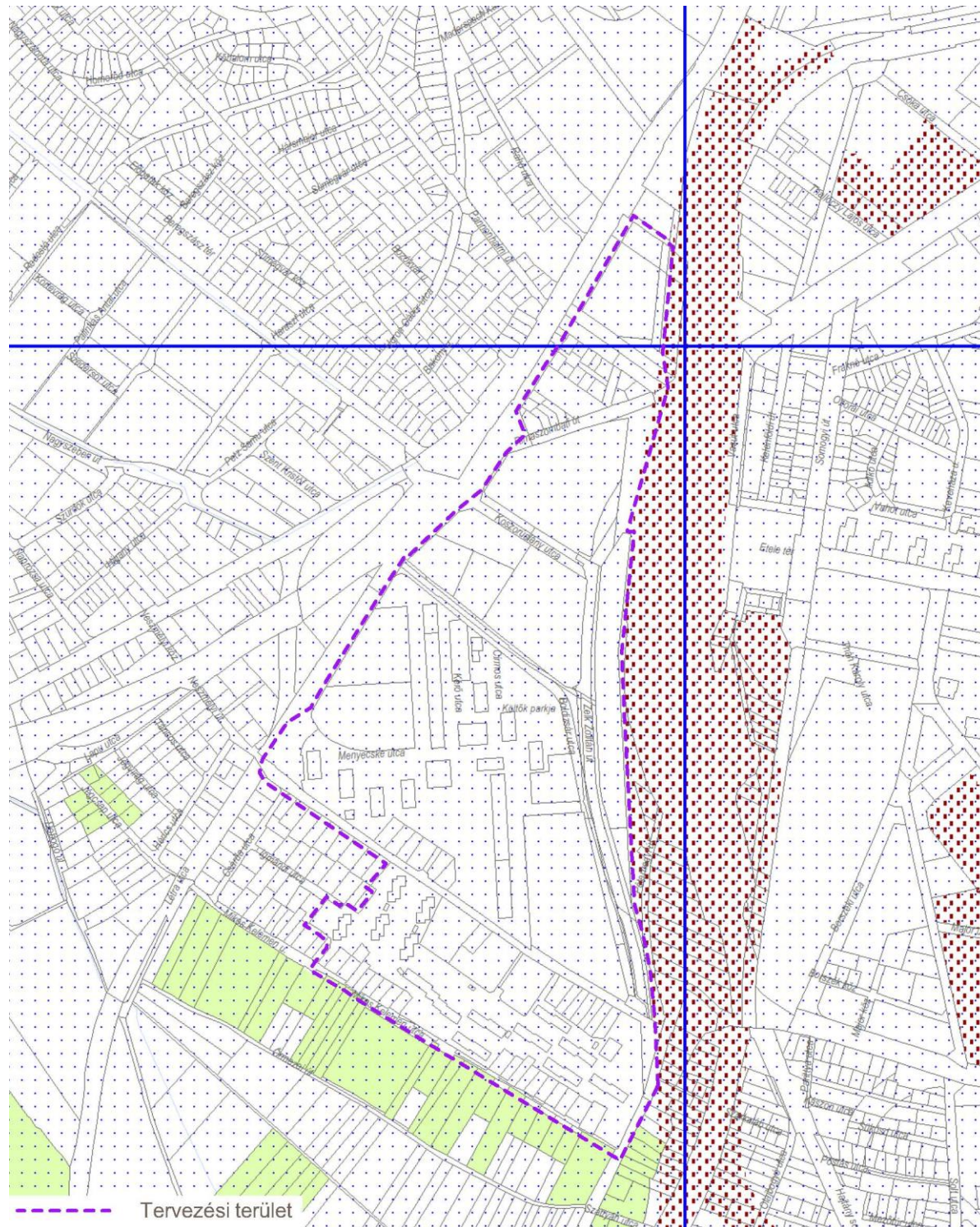


**Érintettség jegyzet:**  
**NEM ÉRINTETT**





## 5. Környezetvédelem, veszélyeztetett és veszélyeztető tényezőjú területek



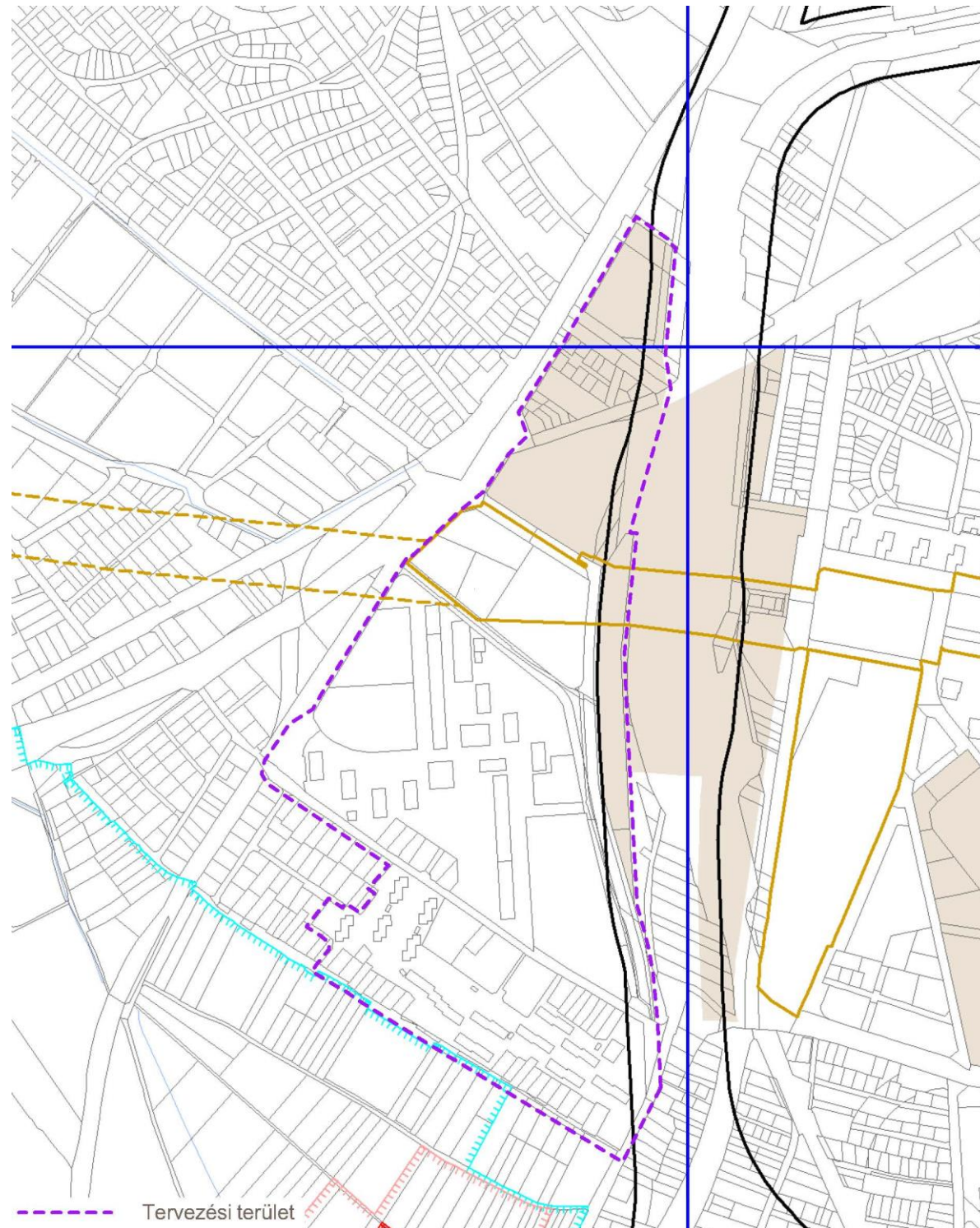
### Érintettség jegyzet:

- Vízminőség-védelmi terület övezete

A vízminőség-védelmi terület övezete a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet 4. mellékletében meghatározott, a Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság által kapott adatszolgáltatásnak megfelelően került feltüntetésre a TSZT-ben. Az övezet területébe a felszíni és felszín alatti vizek, az emberi fogyasztásra, használatra szánt vizek és a vízkivételi művek, továbbá a halak életfeltételeinek biztosítása érdekében kijelölt vizek megóvását szolgáló védelem alatt álló területek tartoznak.

- A tervezési terület közvetlen **szomszédságában** a Kelenföldi vasútállomás vasútüzemi területe **potenciális talajszennyezett terület** (tervi elem), de a tervezett buszterminál és a P+R parkoló területei azonban **közvetlenül nem érintettek**.
- A tervezési terület közvetlen **szomszédságában** a Mikes Kelemen utcától délre eső, tervezetten kisvárosias lakóterületek jelentős része ivóvízhálózattal ellátott, csatornázatlan terület (tervi elem), de a tervezett buszterminál és a P+R parkoló területei azonban **közvetlenül nem érintettek**.





**Érintettség jegyzet:**

- Vasútvonalak védőtávolsága – meglévő

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

- Gyorsvasúti vonal térszín alatti szakaszának védelmi zónája – meglévő

„A metró a helyi közösségi közlekedés része, Magyarország esetében kizárólag Budapesten létezik, az országos érvényű jogszabályok nem tartalmaznak erre vonatkozó előírásokat.

A Fővárosi Tanács Városrendezési és Építészeti Főosztályának 1974 évi határozata – Építési korlátozás a metró védelmi zónája által érintett ingatlanokra – meghatározza az M2 és M3 metróvonalak kapcsán azt a térszíni zónát, melyben a földalatti építmények biztonsága érdekében építési korlátozás előírása szükséges. Az M4 metróvonal I. szakasza védelmi zónája alapján is meghatározásra kerültek az érintett ingatlanok.

Az M2 és M3 metró védelmi zónáján belül az altalaj terhelési viszonyait megváltoztató építkezés csak akkor engedélyezhető, ha a tervezett létesítmény miatt a metró műtárgyaira átható legnagyobb terhelés a meghatározott előírások szerint elvégzett számítások eredményeképpen a fennálló geológiai nyomás 3%-ánál kisebb, illetőleg ennél nagyobb érték esetén szakvélemény bizonyítja az építkezés engedélyezhetőségét.

A metró védelmi zónáján belül csak olyan fúrás végezhető, amely a metró műtárgyát – bármely irányból – legfeljebb 1 m-re közelíti meg.”

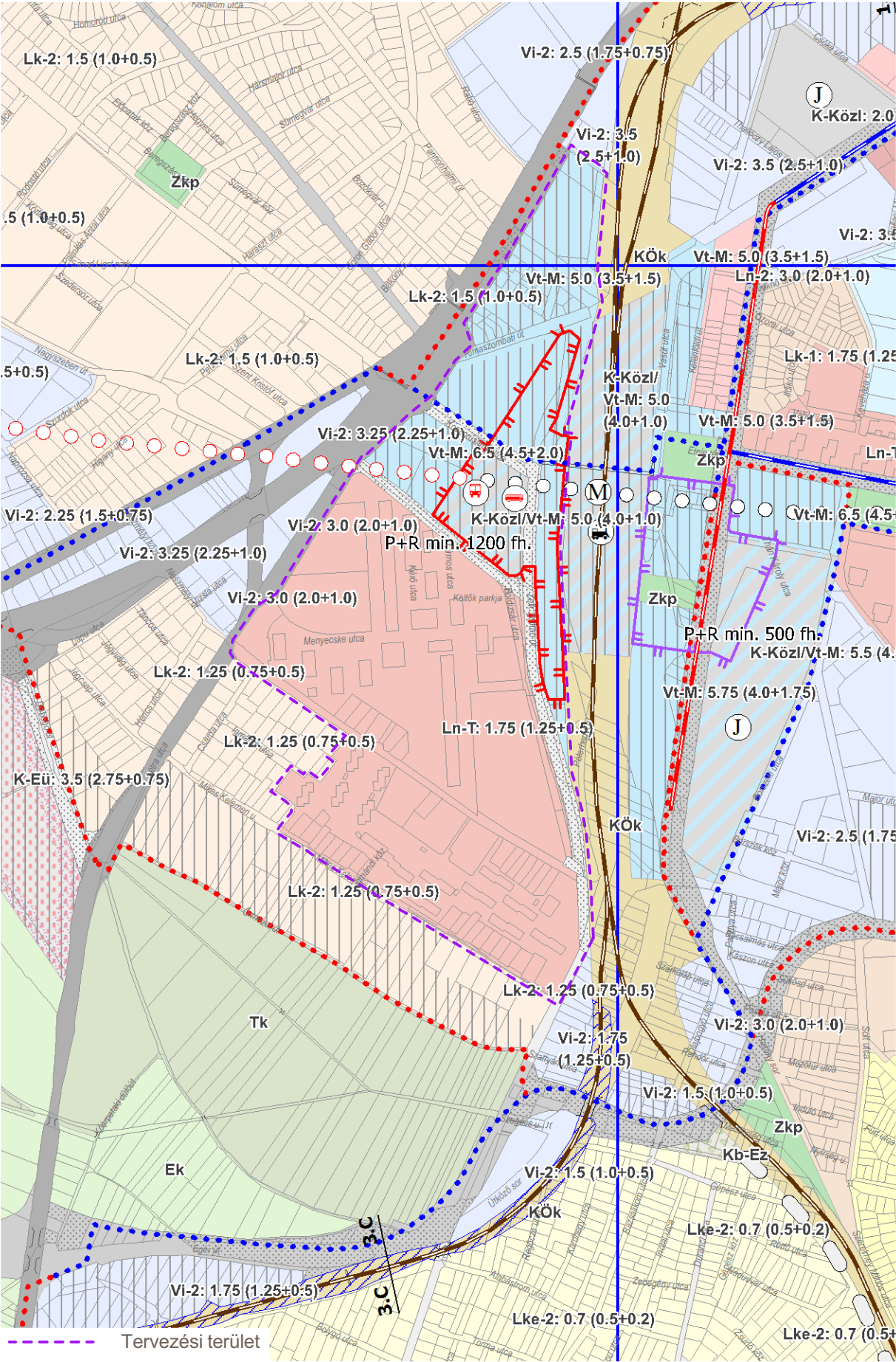
- Településszerkezet alakítását befolyásoló barnamezős területek

A P+R parkoló területe a TSZT tervlapja alapján a településszerkezet alakítását befolyásoló barnamezős területek közé sorolódik. A TSZT leíró munkarésze alapján a barnamezős területek:

„Az Étv. 8. §-a alapján kötelező a településrendezési eszközökben a barnamezős területeket lehatárolni, valamint a Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény 12.§ (1) bekezdése szerint új beépítésre szánt terület kijelölése csak akkor lehetséges, ha a települési térségben nincs a tervezett rendeltetésnek megfelelő beépítésre szánt területen beépítetlen földrészlet, vagy barnamezős terület. A terven lehatárolt barnamezős területek olyan földrészletek, amelyek elsősorban ipari, kereskedelmi, közlekedési vagy honvédelmi célú felhasználást követően felhagyottá, alulhasznosítottá vagy leromlott állapotúvá váltak, jellemzően környezetszennyezéssel terhelt, ugyanakkor környezeti és műszaki beavatkozással értéknövelt, fejleszthető területekké alakíthatóak.”



1. A területfelhasználási egységek beépítési sűrűsége és az infrastruktúra elemek



Az FRSZ 1. tervlapjának részlete M 1:10.000

**KÖTELEZŐ ELEMÉK**

**BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉGEK**

**A TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉG LEHATÁROLÁSA**

- Nagyvárosias, magas intenzitású, jellemzően zártos, zártudvaros beépítésű lakóterület (Ln-1)
- Nagyvárosias, jellemzően zártos, keretes beépítésű lakóterület (Ln-2)
- Nagyvárosias, jellemzően szabadonálló jellegű lakóterület (Ln-3)
- Nagyvárosias telepszerű lakóterület (Ln-T)
- Mellékközpont területe (Vt-M)
- Közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló terület (K-Közl)

**X-Y/Z** Többszintes területfelhasználás (A meghatározó területfelhasználás szélesebb sávban sraffozott.)

Átmeneti hasznosítás biztosítása

**A TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉG JELE ÉS AZ ADOTT TERÜLETRE VONATKOZÓ MEGENGEDETT LEGNAGYOBB BEÉPÍTÉSI SŰRŰSÉGE**

**X-Y:** 0.0 (0.0+0.0) - területfelhasználási egység jele: bs (bsá+bsp)

bs - beépítési sűrűség  
bsá - területfelhasználási kategória szerint elhelyezhető funkcióra általános vonatkozó sűrűség  
bsp - kizárólag az épületen belül elhelyezhető parkoló férőhelyek számára igénybe vehető parkolási sűrűség

**MŰSZAKI INFRASTRUKTÚRA TERÜLETBIZTOSÍTÁSÁVAL KAPCSOLATOS ELEMÉK**

**KÖZÚTHÁLÓZATI ELEMÉK TERÜLETE ÉS HÁLÓZATI SZEREPE**

- Gyorsforgalmi út számára szolgáló közúti közlekedési terület
- I. rendű főút számára szolgáló közúti közlekedési terület
- II. rendű főút számára szolgáló közúti közlekedési terület
- Településszerkezeti jelentőségű gyűjtőút számára szolgáló közúti közlekedési terület

**EGYÉB NYOMVONALAS KÖZLEKEDÉSI ELEMÉK, MŰTÁRGYAK**

meglévő tervezett

- Vasút nyomvonala felszínén
- Közúti vagy vasúti alagút

**EGYÉB TERÜLETI JELLEGŰ KÖZLEKEDÉSI ELEMÉK**

- Vasúti személypályaudvar
- Távolsági, helyközi autóbusz-pályaudvar
- Kötőpályás közösségi közlekedés járműtelepe
- Egyéb közösségi közlekedés járműtelepe

**VÁLTOZÁSSAL ÉRINTETT TERÜLETEK**

- Jelentős változással érintett terület

**KÖTELEZŐ ELEMÉK, AMELYEK HELYE IRÁNYADÓ JELLEGGEL MEGHATÁROZOTT MŰSZAKI INFRASTRUKTÚRA TERÜLETBIZTOSÍTÁSÁVAL KAPCSOLATOS ELEMÉK**

**NYOMVONALAS KÖZLEKEDÉSI ELEMÉK, MŰTÁRGYAK**

- Gyorsvasút nyomvonala felszínén
- Gyorsvasút nyomvonala felszín alatt
- Közúti vasút (villamos) vonal felszínén
- Közúti vasút (villamos) vonal felszín alatt
- Speciális kötőpályás létesítmények
- Településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonala
- Különszintű közúti - vasúti keresztezés
- Távlati közúti fejlesztés közelítő nyomvonala felszínén, vagy alternatív nyomvonala
- Távlati közúti fejlesztés közelítő nyomvonala alagútban, vagy alternatív nyomvonala
- Távlati kötőpályás fejlesztés közelítő nyomvonala felszínén
- Távlati kötőpályás fejlesztés közelítő nyomvonala alagútban

**TERÜLETI JELLEGŰ KÖZLEKEDÉSI ELEMÉK**

- P+R rendszerű parkolási létesítmény elhelyezésére alkalmas terület határa, a meglévő elemek közé sorolva a már működő, de még jelentősen bővülő elemeket is
- Helyi autóbusz-pályaudvar
- Nemzetközi személyhajó állomás
- Közlekedési infrastruktúra (közút/vasút) számára irányadó területbiztosítás

**TÁJÉKOZTATÓ ELEMÉK**

**BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉGEK**

- Közúti közlekedési terület (KÖu)
- KÖk Kötőpályás közlekedési terület
- Zkp Központ, közpark
- Tervezett közterület

**MŰSZAKI INFRASTRUKTÚRA TERÜLETBIZTOSÍTÁSÁVAL KAPCSOLATOS ELEMÉK**

**MŰTÁRGYAK, EGYÉB ELEMÉK**

meglévő tervezett

- Egyéb közlekedési műtárgy
- Irányadó területbiztosítással érintett közlekedési nyomvonalak minimális infrastruktúrája

**ALAPTÉRKEPI ELEMÉK**

- Budapest közigazgatási határa
- Kerülethatar
- Telekhatár

A területet érinti:

Jelentős változással érintett terület

- Budaörsi út menti terület
- Vasút utca és Kelenföldi út közötti terület
- Somogyi út Etele tértől délre lévő része

Közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló terület (K-Közl)/Mellékközpont területe (Vt-M): 5.0 (4.0+1.0)

- Kelenföldi vasútállomás területén,
- örmezei oldalon, a Koszorúslány utca és Boldizsár utca között

Meglévő gyorsvasúti vonal felszín alatt

- M4 metró

Tervezett gyorsvasúti vonal felszín alatt

- M4 metró tervezett meghosszabbítása

Tervezett távolsági, helyközi autóbusz-pályaudvar

Meglévő helyi autóbusz-pályaudvar

Tervezett P+R rendszerű parkolási létesítmény elhelyezésére alkalmas terület határa, ahol a P+R min. 1200 fh

Tervezett közterület (Koszorúslány utca, Zelk Zoltán út, Boldizsár utca)

Meglévő településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonala

- Koszorúslány utca



2025. 09.

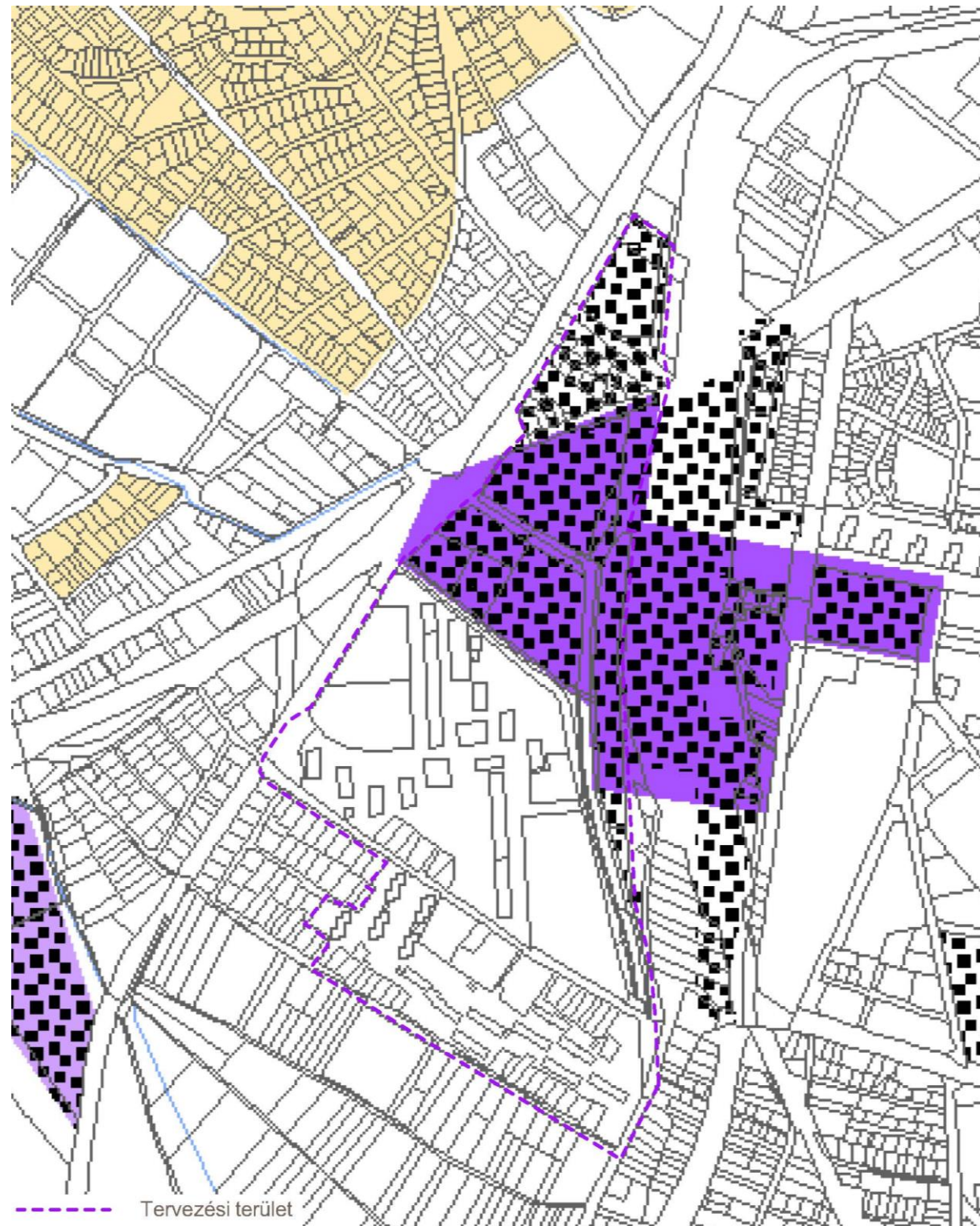
A HATÁLYOS FRSZ MEGÁLLAPÍTÁSAI



TELEPÜLÉSRENDEZÉS



### 3. Egyes területek beépítési magassága és magaspítmények számára kijelölt területek



#### Érintettség jegyzet:

- II. Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű területek magassági szabályozása  
Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)

Az FRSZ rendeletének 7.-8.§-a tartalmaz előírásokat a III. párkánymagassági kategóriával érintett területek vonatkozásában, az alábbiak szerint:

#### *„A III. párkánymagassági kategória területei*

7. § (1) A III. párkánymagassági kategóriájú terület előírásait együtt kell alkalmazni a 8. § kiegészítő rendelkezéseivel.

(2) A területen a megengedett legnagyobb párkánymagasság az egymással szemközt elhelyezkedő és átfedő utcai homlokzatok közötti távolság és az 1,25-ös érték szorzata, ha a KÉSZ-ben

a) beépítési mód zárt sorúan kerül meghatározásra, és

b) a jellemző beépítési magasság a 12,5 métert meghaladja, de az épület nem magasház.

(2a) Magasház létesítése esetén az egymással szemközt elhelyezkedő és átfedő utcai homlokzatok között

a) 30 méteres magasságot meg nem haladó épületrészek között a (2) bekezdés szerinti,

b) 65 méternél alacsonyabb magasház 30 méteres magasságot meghaladó részeinek homlokzatától legalább 30 méter,

c) 65 méter magas, vagy annál magasabb magasház 30 méteres magasságot meghaladó részeinek homlokzatától legalább 40 méter

távolságot kell tartani.

(2b) Amennyiben az utca két oldalán eltérő megengedett legnagyobb párkánymagasság kerül meghatározásra, a (2) és (2a) bekezdés a) pontja szerinti légtéraránynak azok magassági átlagára kell teljesülnie.

(3) Saroktelek esetén a megengedett legnagyobb párkánymagasság értékét az egymással szemben elhelyezkedő és átfedő homlokzatok közül a nagyobb távolság szerinti értéknek megfelelően lehet megállapítani.

Az I., II. és III. párkánymagassági kategória területeinek kiegészítő rendelkezései

8. § (1) Az épület építményrészei nem nyúlhatnak túl - a (3)-(4) bekezdésben foglalt eltérésekkel - a megengedett legnagyobb párkánymagasság meghatározásánál figyelembe vett felső metszésvonaltól

a) a telek irányába emelkedő ferde síkon, és

b) e metszésvonal felett 7,0 méteres távolságban lévő vízszintes síkon



(a továbbiakban együtt: magassági síkok).

(2) Az (1) bekezdés a) pont szerinti ferde sík hajlásszöge

a) az I. párkánymagassági kategóriájú területen

aa) legfeljebb 45 fok,

ab) műemléki védelem alatt álló épületek esetén - ha az eredeti tetőszerkezet ezt indokolja - legfeljebb 60 fok,

b) a II. és III. párkánymagassági kategóriájú területen legfeljebb 60 fok.

(3) Az I. és II. párkánymagassági kategória területén megengedett legnagyobb párkánymagasságtól a (3a) bekezdés figyelembevételével el lehet térni, ha

a) az adott közterület felől - a saroképület kivételével - a meglévő épületek többségének párkánymagassága a megengedett értéket meghaladja, és

b) az adott ingatlannal - ugyanazon közterület felől - közvetlenül szomszédos épületek valamelyikének párkánymagassága a megengedett értéknél legalább 3,0 méterrel nagyobb.

(3a) A (3) bekezdés szerinti esetben az ingatlanon tervezett épület párkánymagassága a (3) bekezdés a) pont szerinti épületek közül a megengedett értéket a legkisebb mértékben meghaladó épület párkánymagassága lehet, a műemlék épületek figyelmen kívül hagyhatók.

(4) Az (1) bekezdés szerinti magassági síkok fölé emelkedő épületrészek esetében

a) nem falazott kémény, vagy szellőző a magassági síkokon való túlnyúlása nem lehet nagyobb 2,0 méternél, a műszakilag szükségessé váló kéménymagasítást is beleértve,

b) tetőfelépítmény legfeljebb 3,0 méterrel lehet magasabb a vízszintes magassági síknál,

c) torony, kupola, egyéb építészeti hangsúlyt képező épületrész, épületdísz, tetődísz legfeljebb 3,0 méterrel lehet magasabb a vízszintes magassági síknál és

ca) az épület utcai homlokzathosszának legfeljebb harmadán alkalmazható,

cb) az I. és II. kategóriájú területeken a ferde magassági sík feletti térrészbe csak akkor nyúlhat, ha a közterület átlagos szélessége legalább 15,0 m.

(5) Az (1)-(4) bekezdések szerinti magassági síkok figyelmen kívül hagyhatók a következő esetekben

a) sérült, elpusztult építményszint, tetőzet, vagy épületdísz visszaépítése, helyreállítása - beleértve a pesti és a budai Duna-parti épületsort is,

b) a meglévő épület magassági síkon eleve túlnyúló tetőzetének helyreállítása,

c) a meglévő épület magassági síkon eleve túlnyúló tetőgerincéhez való illeszkedés során, ha ahhoz szomszédos új épület csatlakozik.”

- V. Magasépítmények számára igénybe vehető területek  
Magasház elhelyezésére kijelölt terület, ahol az épület legmagasabb pontja 65,0 méter

Az FRSZ rendeletének 11.§-a tartalmaz előírásokat a magasépítmények beépítési magasságának korlátozásával kapcsolatban, az alábbiak szerint:

„Magasépítmények beépítési magasságának korlátozásával kapcsolatos előírások<sup>21</sup>

11. § (1)<sup>22</sup> A 3. mellékletben magasépítmények számára kijelölt területeken magasház 30 m magasság feletti épületrészei az alábbiak figyelembevételével építhetők:

a) épület legmagasabb pontja nem haladhatja meg a területre meghatározott értéket;

b) az épület külső homlokzatai által határolt, más jogszabály alapján számított szintenkénti bruttó alapterületek átlagértéke nem haladhatja meg különálló épületrészenként

ba) 65 méternél alacsonyabb magasház esetén a 900 m<sup>2</sup>-t,

bb) 65 méter magas, vagy annál magasabb magasház esetén az épület legmagasabb pontjának 15-szörösét négyzetméterben kifejezve, de legfeljebb 1350 m<sup>2</sup>-t;

c) a külső homlokzatok által határolt egyes építményszintek szintenkénti legnagyobb alaprajzi kiterjedéséből (vízszintes vetületi méreteiből) számított átlagérték nem lehet nagyobb különálló épületrészenként

ca) 65 méternél alacsonyabb magasház esetén 50 méternél,

cb) 65 méter magas, vagy annál magasabb magasház esetén 55 méternél.

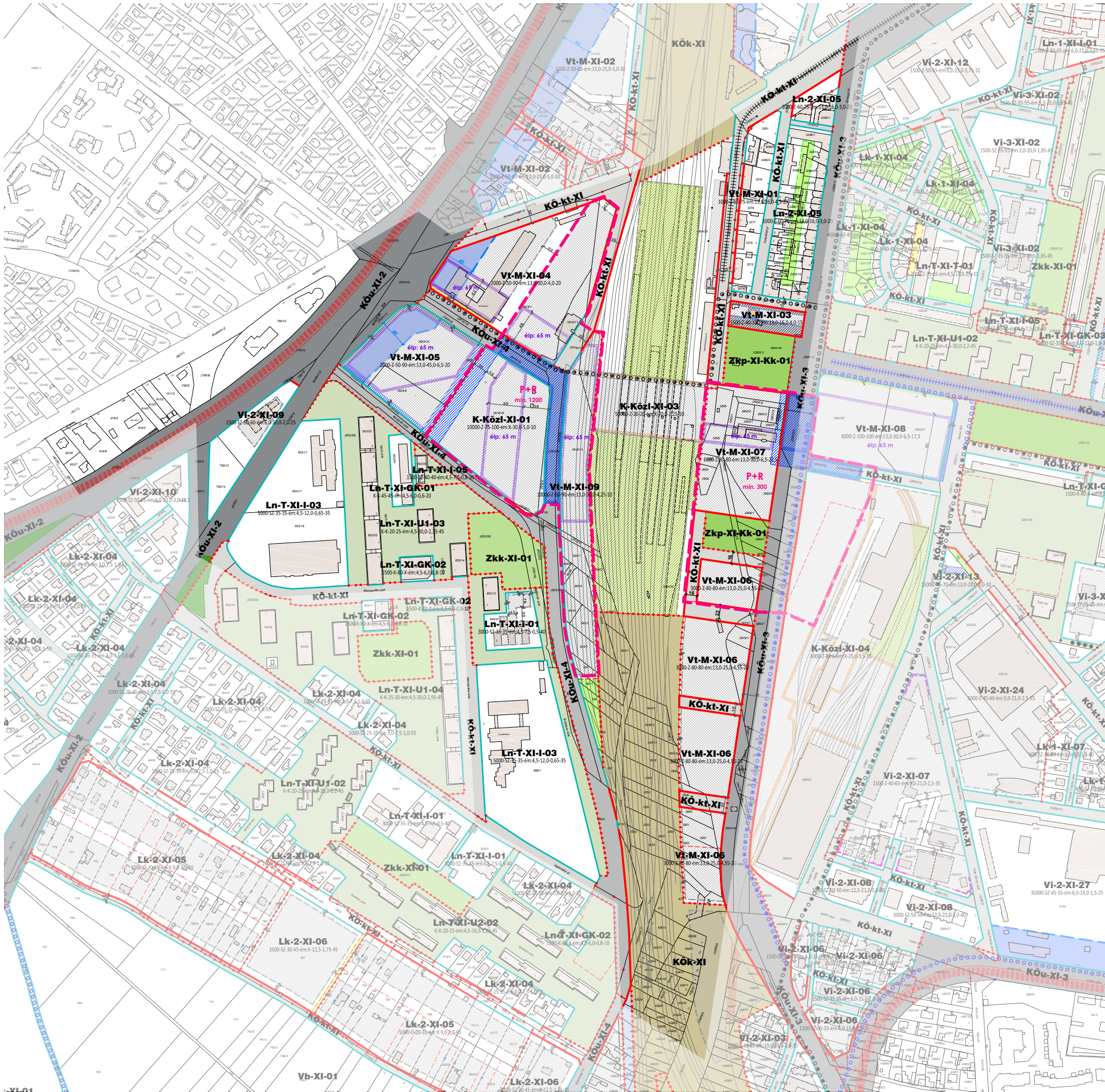
(2) A 3. mellékletben kijelölt olyan területen, ahol az épület legmagasabb pontja 65,0 méter lehet, jelen rendelet hatályba lépésekor már meglévő magasház 350,0 méteres körzetében - a városképi megjelenés és kompozíció függvényében - legfeljebb 90,0 méter legmagasabb ponttal magasház is létesíthető.

(3) A 3. mellékletben nem jelölt, nagyvárosias környezetben lévő Vt-H jelű területen olyan magasház létesíthető, ahol az épület legmagasabb pontja 45,0 méter.

(4) Magas műtárgy - kizárólag közcélú szolgáltatás és közcélú feladatellátás érdekében - gazdasági vagy különleges területfelhasználási kategóriába sorolt terület azon részén létesíthető, amelyen magasépítmény elhelyezhető, de a KÉSZ nem teszi lehetővé magasház létesítését.

(5) Termelési technológiához tartozó kémény, szellőző, hűtőtorony elhelyezhető az átmeneti és az elővárosi zóna gazdasági területein.”





M 1:6000



2025. 09.

KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT (KÉSZ)

Budapest Főváros XI. Kerület Újbuda Önkormányzata Képviselő-testülete a 11/2017. (V.3.) önkormányzati rendelettel hagyta jóvá a Budapest XI. kerület, Ferencváros - Kelenföld vasútvonal - Budaörsi út - Kőérberki út - Egér út - Andor utca - Galvani út - Duna folyam által határolt terület kerületi építési szabályzatáról szóló rendeletet (továbbiakban: KÉSZ).

A KÉSZ az "A" és a "B" egészére építési helyet határoz meg. Mindkét terület egy részén megjelenik építési hely magasépület elhelyezésére szolgáló része, ahol az épület legmagasabb pontja 65 m lehet. A két terület között, valamint a Koszorúslány utcában Építési hely közút úrszelvény-magasság felett beépíthető része jelenik meg a tervlapon, mely egyúttal Építési hely terepszint alatt beépíthető része is. Az "A", a "B" és a Koszorúslány utca északi részének egy részén P+R parkolónak kell helyet biztosítani legalább 1200 férőhellyel. A "B" területtől délre a tervlap irányadó telekhatárt jelöl, majd azon túl Telek zöldfelületként kialakítandó/megtartandó részét.

	K-Közl-XI-01 ("A" terület)	Vt-M-XI-09 ("B" terület)
Kialakítható legkisebb telekterület (m <sup>2</sup> )	10.000	10.000
Legkisebb kialakítható telekszélesség (m)	75	35
Beépítési mód	Z	Z
Beépítettség megengedett legnagyobb mértéke (%)	terezsint felett terezsint alatt	75* 50 100*
Beépítési magasság épületmagasság (ém)	legkisebb legnagyobb	X 13,0 30,0 30,0
Szinterületi mutató megengedett legnagyobb mértéke	Összesen (szm) 30 m magasságig (szmá) 30 m magasságig (szmp) 30 m feletti többletérték (szm+) 30 m feletti többletérték (szmp+)	5,00 2,00+2,00* 1,00 - 0 0 10
Zöldfelület megengedett legkisebb mértéke (%)	10*	10

\*: OTÉK-tól való eltérési engedély alapján

- Tervezett szabályozási vonal
- Szabályozási szélesség
- Építési övezetek és övezetek határa
- Építési övezetek és övezetek jele
- Építési hely, építési sáv
- Építési hely terepszint alatt beépíthető része
- Építési hely vasúti úrszelvény kivételével beépíthető része
- Építési hely magasépület elhelyezésére szolgáló része
- Magasépület esetén az épület legmagasabb pontja
- Építési hely kizárólag zöldtető létesítésére, a vasúti úrszelvény felett
- Gyalogos nyomvonal, sétány (meglévő/tervezett)
- Kerékpárút nyomvonal (meglévő/tervezett)
- Meghatározott funkció biztosítása (P+R parkoló férőhelyszámmal)



A TELEPÜLÉS TÁRSADALMA

Demográfia, népesség, nemzetiségi összetétel, képzettség, foglalkoztatottság, jövedelmi viszonyok, életminőség

A FEJLESZTÉST ÉRINTŐ DEMOGRÁFIA FOLYAMATOK ÉS INTÉZMÉNYI KÖRNYEZET

Az Őrmezői autóbusz terminál és P+R parkolók bővítése a Kelenföldi vasútállomást és a 4-es metró találkozását magába foglaló intermodális csomópont részeként értelmezhető. A térség kiemelkedő (közlekedési, ingatlanpiaci) pozíciója további jelentős mértékű ingatlanfejlesztési (lakás/munkahely) potenciált jelent. A közösségi közlekedés – ezen belül a BKV és a Volán autóbuszjáratok - iránti igények növekedése nem kérdés, a növekedés várható (becsülhető) mértékének meghatározásához járulhatnak hozzá a demográfiai folyamatoknak és az intézményhálózat főbb jellemzőinek alább bemutatásra kerülő jellegzetességei. A demográfiai trendek, valamint a térségben jelenleg zajló lakópark építési boom, a lakónépesség számának várható alakulására és korösszetételére engednek következtetni, míg a meglévő intézményhálózat, valamint a közelmúltban és a közeljövőben megvalósuló munkahelyteremtéssel járó további intézményfejlesztések a foglalkoztatottak, a területben dolgozók létszámának várható növekedését jelzik.

ÚJBUDA LAKÓNÉPESSÉGE

Újbuda lakónépességének száma a rendszerváltozás előtt, 1980-ban volt a legmagasabb, ekkor kevés híján száznyolcvan ezren (178 960 fő) laktak a területben. Tíz évvel később, 1990-ben sem voltak sokkal kevesebben, ekkor közel százhetvenöt ezer (174.509 fő) ember élt itt.

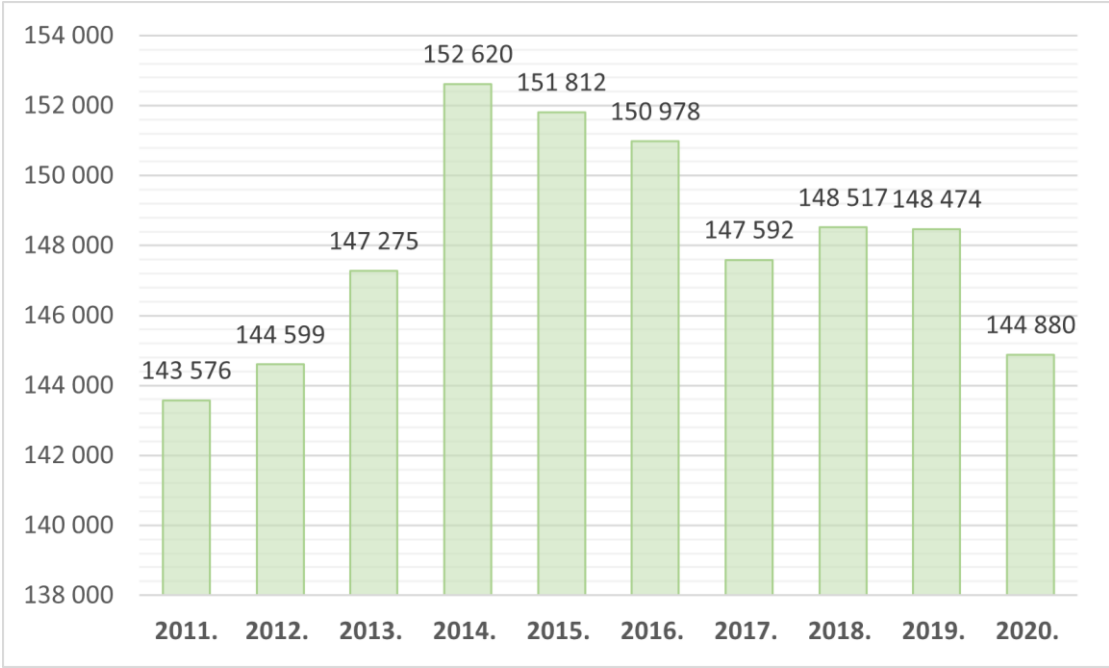
A rendszerváltozás után a terület lakossága gyorsan és erőteljesen csökkenni kezdett, amely csökkenés mélypontja 2005-ben következett be, ekkor mindössze 136.503 lakó élt a területben. Innentől lassú növekedés indult be, egészen 2014.-ig, amikor 152.620 volt a népességszám. Ezt követően, újabb három évben csekély mértékű csökkenés következett, amelyet 2020-ig tartó lassú növekedés váltott fel. 2020-ban ismét kevesebb lett a lakos szám, feltehetőleg a Covid-19 járvánnyal összefüggésben. 2020-ban közel száznegyvenötezer (144.880 fő) az Újbudán élők száma.

Budapest XI. ker	Időszak												
Mutatók	1995. év	2000. év	2005. év	2011. év	2012. év	2013. év	2014. év	2015. év	2016. év	2017. év	2018. év	2019. év	2020. év
Lakónépesség száma az év végén (fő)	152893	141163	136503	143576	144599	147275	152620	151812	150978	147592	148517	148474	144880
Halálozások száma (fő)	2320	2045	2071	2022	2069	1987	1809	2010	1916	1973	1972	1901	2043
Élveszületések száma (fő)	1160	1045	1246	1487	1577	1511	1531	1602	1516	1401	1464	1423	1389
Belföldi elvándorlások száma (eset)	6471	5879	5728	6435	6232	5641	6131	8236	7965	7905	8036	8121	9347

Belföldi odavándorlások száma (eset)	5750	4537	5303	7627	7420	7477	7958	7706	8311	8291	8237	8549	7182
--------------------------------------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

2. táblázat Népességszám és népmozgalmi adatok (KSH Statinfo)

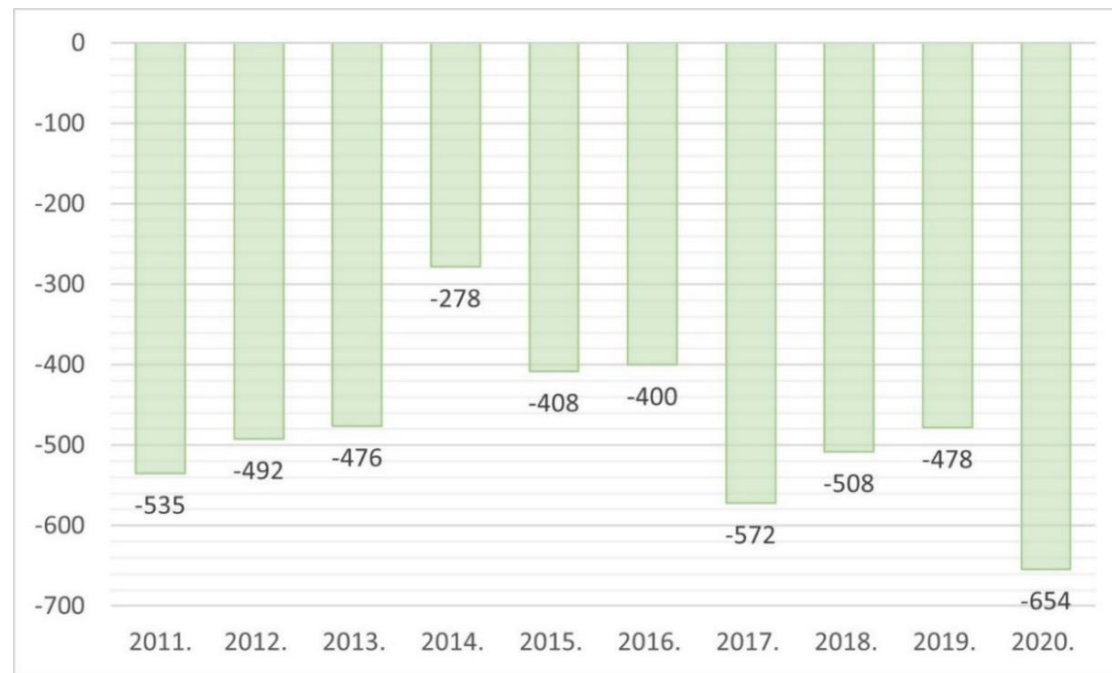
A lakónépesség változása az utóbbi 10 évben:



16. ábra: A lakónépesség száma az év végén a XI. kerületben (KSH Statinfo – saját szerkesztés)

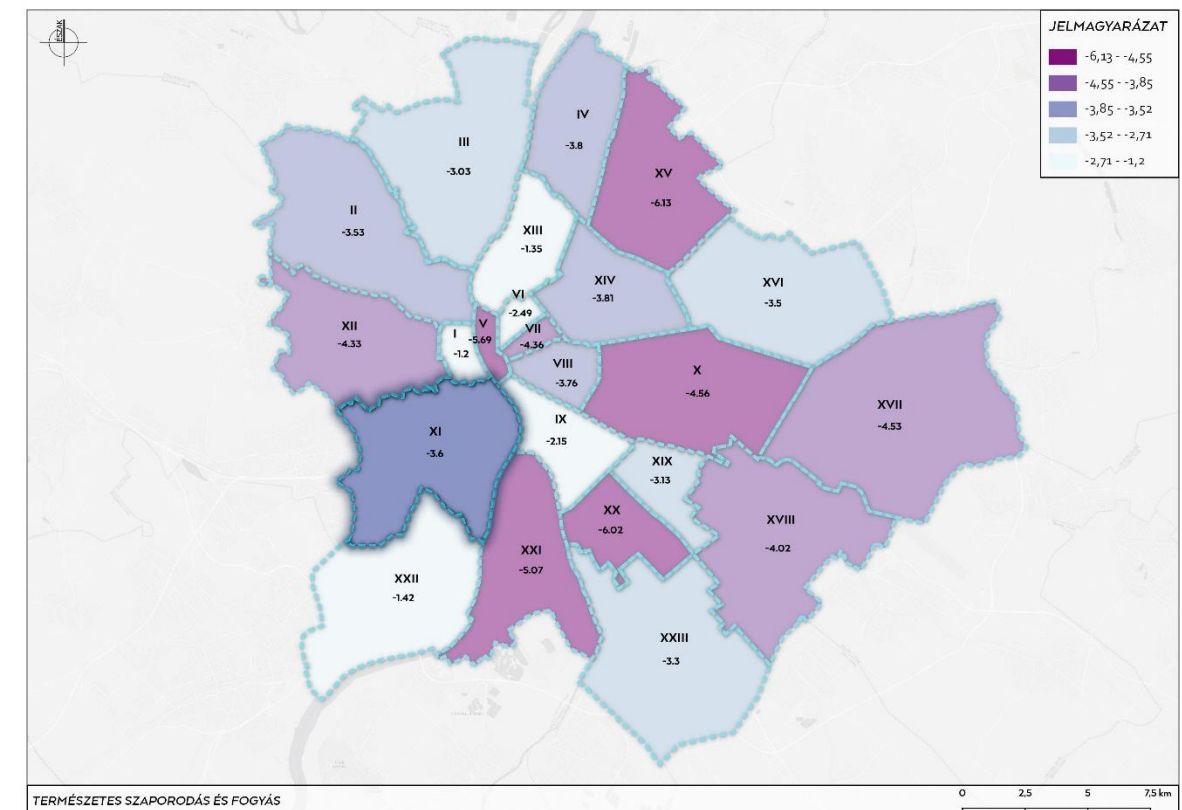
Magyarországon utoljára 1980-ban születtek többen, mint ahányan meghaltak. 2000 óta minden évben 35-40 ezerrel többen halnak meg, mint ahány gyermek születik. A természetes fogyás minden településszinten jellemző.





17. ábra Természetes szaporodás/fogyás különbsége (fő) XI. kerület – KSH Statinfo, saját szerkesztés

A vizsgált években, illetve időszakban minden évben természetes fogyás következett be a kerületben, mivel a halálozások száma rendre magasabb a születések számánál. (A természetes fogyás Budapest minden kerületében, de az ország minden településtípusa esetében is megfigyelhető – különbségek mindössze a fogyás mértékében mutatkoznak.) Újbuda mutatója a térképen ábrázolt 2019. évben, a fővárosi kerületekkel összehasonlítva, közepes mértékűnek mondható. A vizsgált hosszabb időszakon belül, 1995-ben volt a legnagyobb mértékű természetes fogyás (-1160 fő) a kerületben, de a 2014-es, „legjobb” évben is 278-cal kevesebben születtek, mint ahányan meghaltak. Összességében elmondható, hogy a halálozások száma kisebb amplitúdóval ingadozik, mint a születések száma, tehát a születések száma jobban befolyásolja a természetes fogyás mértékét.



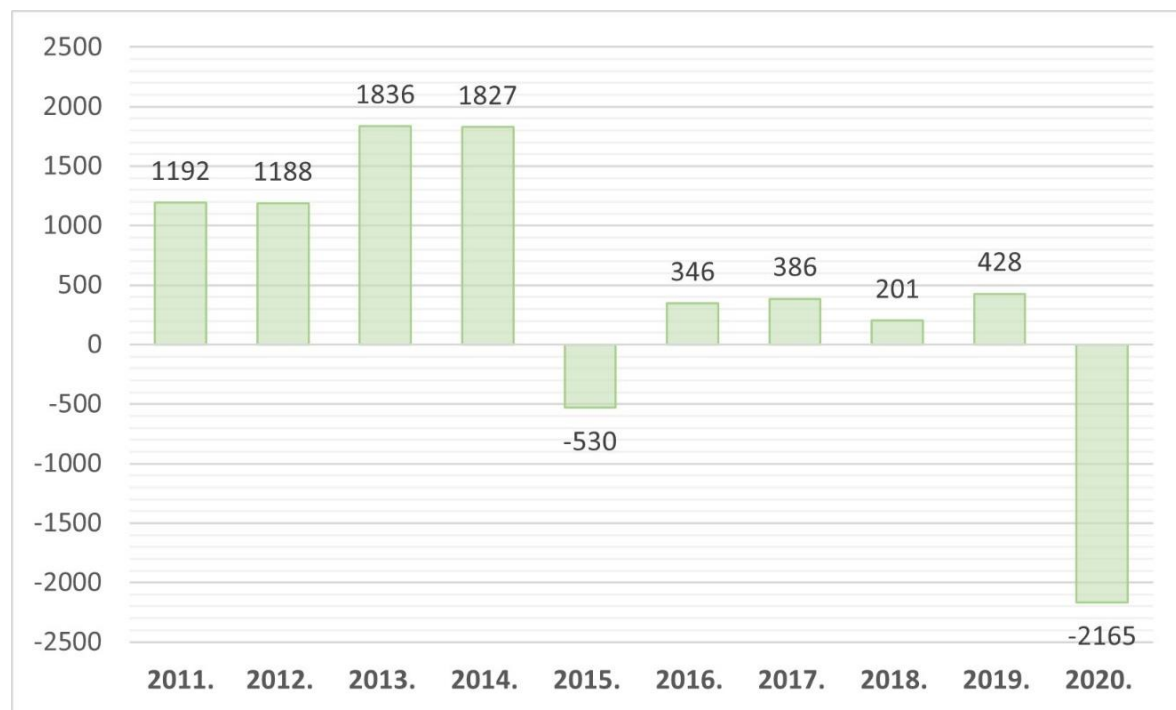
18. ábra: Természetes szaporodás és fogyás az év végi lakónépesség arányában (%) 2019. év végére vonatkozóan Forrás: Lechner Nonprofit Kft.

## VÁNDORLÁSI KÜLÖNBÖZET

Vándorlási különbség az adott közigazgatási egységbe állandó vagy ideiglenes jelleggel bejelentkezők és az onnan másik közigazgatási egységbe állandó vagy ideiglenes jelleggel bejelentkezők számának különbsége.

Az ezredforduló környékén (1995 és 2005 között) minden évben vándorlási veszteség érte a kerületet. 2006-tól kezdve, egészen 2020-ig tartóan pozitívvá vált a belföldi vándorlási egyenleg, vagyis – évenként változó mértékben – többen költöztek Újbudára, mint ahányan elköltöztek innen (kivéve 2015.)

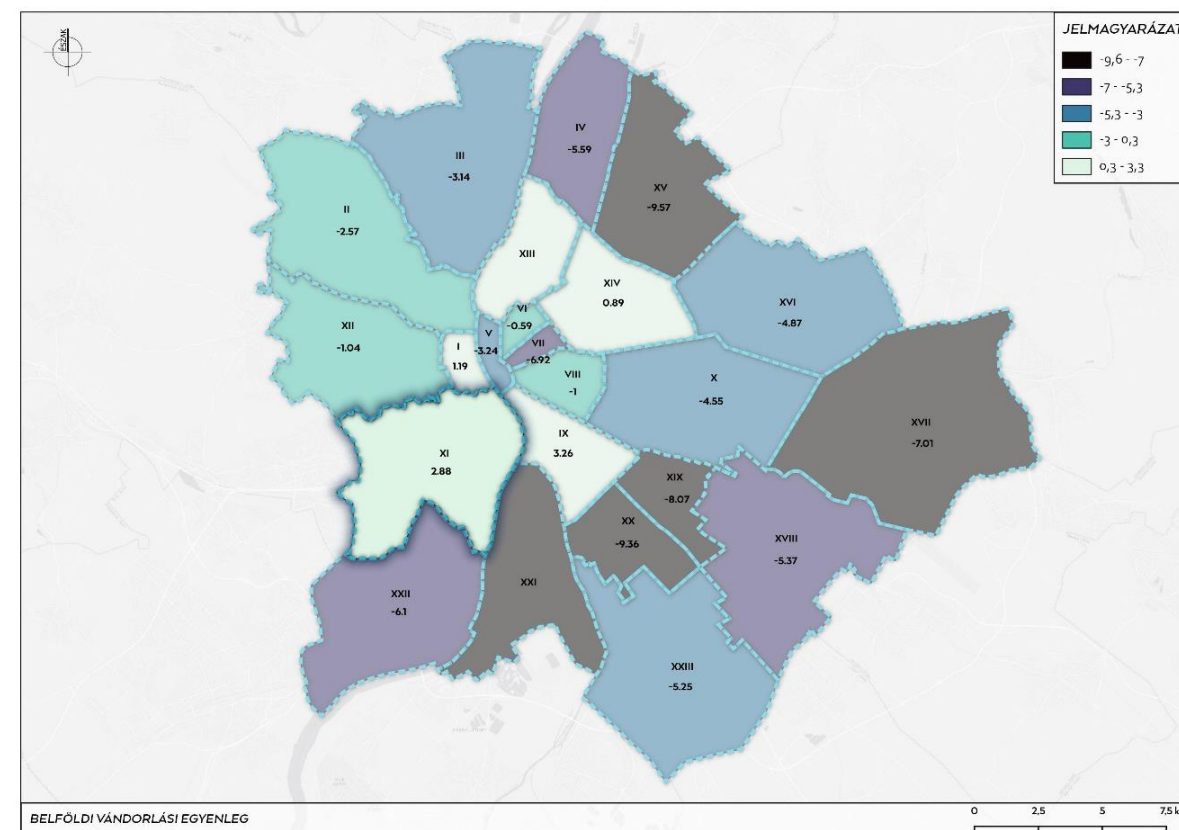




19. ábra: Belföldi vándorlási különbözet (fő) a XI. kerületben – KSH Statinfo, saját szerkesztés

Fontos kiemelni, hogy a kerület vándorlási nyeresége tartósan meghaladta ebben az időszakban a fővárosi átlagot. (Ezt illusztrálja a 2019. év vándorlási egyenlegét kerületenként bemutató térkép.) A 2020. évi visszaesés valószínűsíthetően a Covid19 járvánnyal hozható összefüggésbe, amikor is többen döntöttek a vidékre költözés mellett, átmenetileg vagy véglegesen.

A hosszabb távú (2027-ig szóló) előrejelzések kedvezőek, mivel Újbuda népességszámának emelkedésével számolnak. Az emelkedés nem annyira az itt élők természetes szaporodásának eredménye lesz, mint inkább a migráció következménye, ezen belül kevésbé a belföldi, egyre inkább a nemzetközi vándorlásból fog származni.



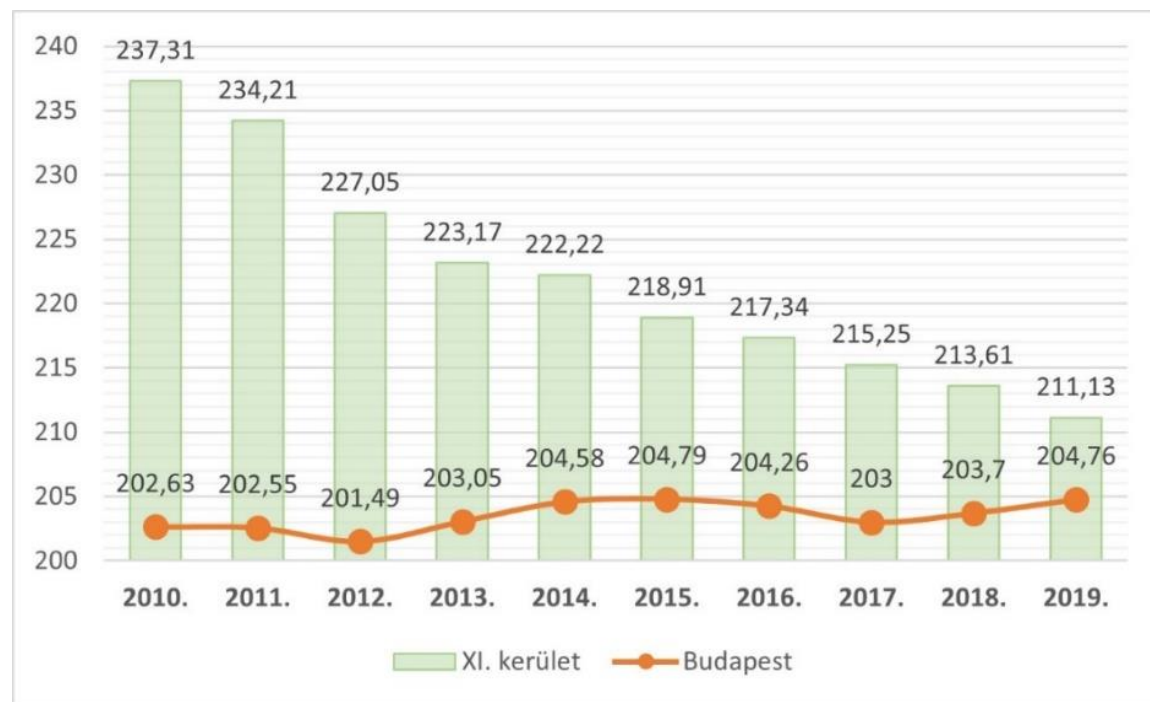
20. ábra: Belföldi vándorlási egyenleg (állandó, ideiglenes együtt) az év végi lakónépesség arányában (%) 2019. év végére vonatkozóan (Forrás: Lechner Nonprofit Kft.)

## ÖREGEDÉSI MUTATÓ

A társadalom előregedése országos, fővárosi és kerületi szinten is érzékelhető, ám Újbudát az átlagosnál erősebben érinti. Hangsúlyozni kell azonban, hogy a korösszetétel kedvező irányban változott az elmúlt tíz év során. Az öregedési mutató csökkenése azt jelzi, hogy valamelyest javul a gyermekkorú és az idős népesség aránya, bár továbbra is több mint kétszer annyi 60 éven felüli él a kerületben, mint 0-14 éves gyermek, és a mutató még így is – kevéssel - magasabb, mint a fővárosi átlag. Ettől a trendtől nem függetlenül, a második demográfiai átmenethez<sup>1</sup> kapcsolódóan, folyamatosan emelkedik az egyszemélyes háztartások aránya.

<sup>1</sup> Az 1960-as–1970-es évektől kezdve a fejlett országok döntő többségében a termékenységi ráta nem éri el a népesség egyszerű újratermelését biztosító 2,1 gyermek/nő értéket. A második demográfiai átmenet elmélete szerint ez egy minőségileg új korszakot jelent Európa és a világ népesedéstörténetében..





21. ábra Állandó népességből a 100 0-14 évesre jutó 60-x évesek száma

## NÉPESSÉG ELŐREJELZÉS

Mivel Újbudán, azon belül Kelenföld és Órmező térségében is, gombamód szaporodnak a frissen átadott, építés alatt álló, illetve tervező asztalon fekvő lakóparkok, 1-2 éven belül kb. 15 ezer új lakó, majd az ezt követő 2-3 évben további 8-10 ezer lakó beköltözése várható. Középtávon további sok ezerrel fog nőni a kerület népessége. A XI. kerület eddig is népszerű lakóhely volt, de a 4Metró megépítését követően az elmúlt években felfutó lakáskereslet és a kormányzati támogatások felturbózták a lakásépítési kedvet.

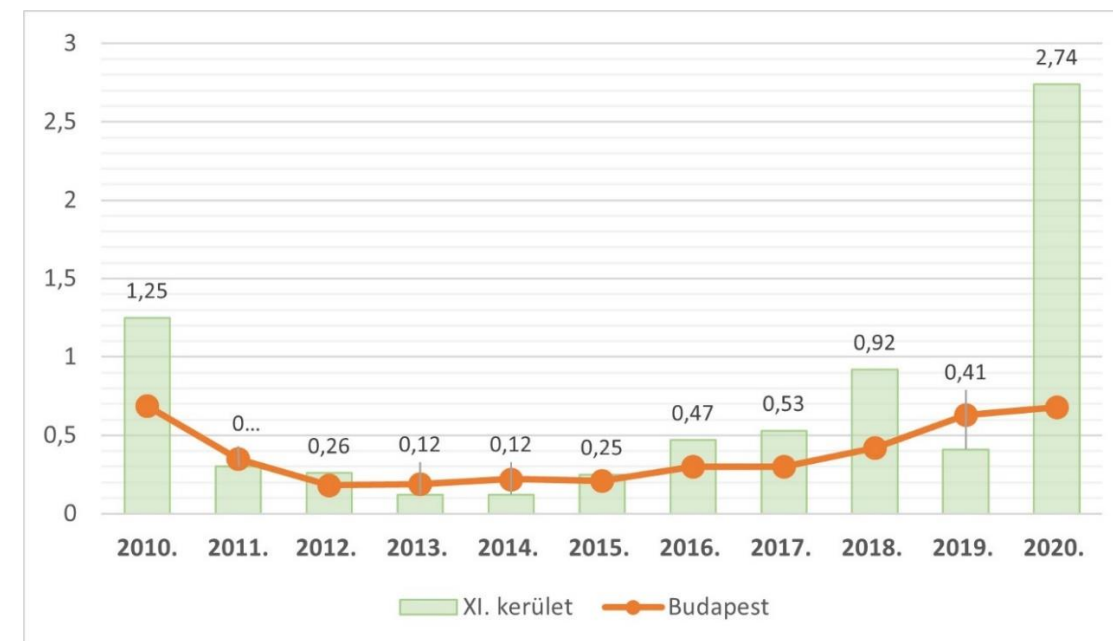
2020-ban a fővárosban épült új lakások több mint harmada a XI. kerületben épült!

XI. kerület	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Lakásállomány (db)	75846	78207	78402	78487	78560	78711	79082	79487	80215	80543	82799
Épített lakások száma (db)	946	238	205	95	96	200	371	422	737	328	2270

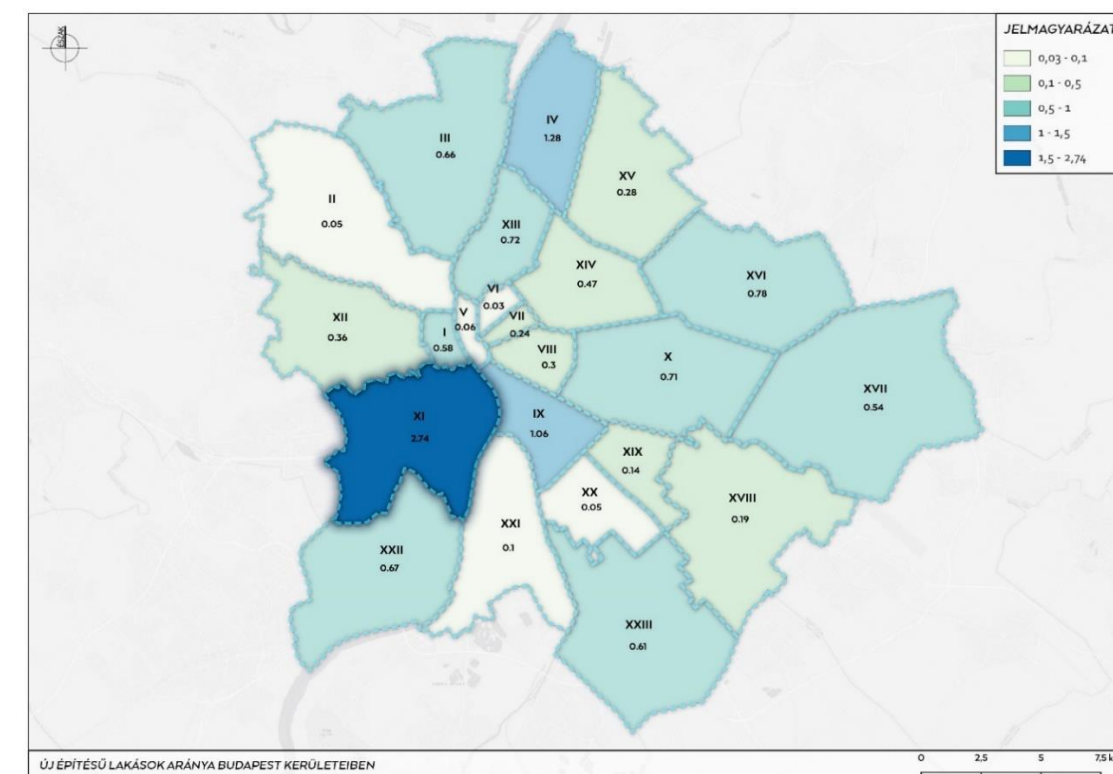
3. táblázat Lakásállomány és épített lakások száma a XI. kerületben (KSH Statinfo)

Budapest	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Lakásállomány (db)	895400	905777	906782	908247	909962	911502	913858	916155	919425	924664	930714
Épített lakások száma (db)	6186	3192	1648	1770	2007	1929	2777	2761	3874	5838	6341

4. táblázat Lakásállomány és épített lakások száma Budapesten (KSH Statinfo)



22. ábra Új építésű lakások aránya



23. ábra Új építésű lakások területi aránya



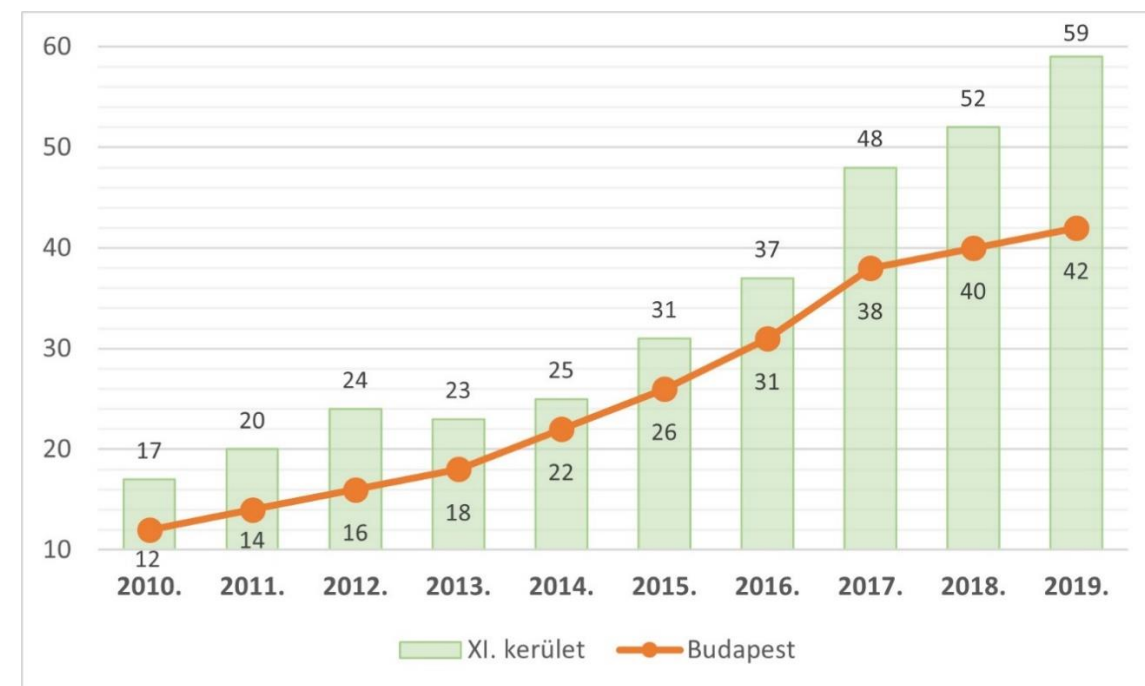
A kerületben felgyorsult a lakásépítés, a közelmúltban átadott, valamint az építés alatt álló és közeljövőben átadásra kerülő lakások számát az ingatlanberuházók értékesítési kínálata alapján kb. tízezerre lehet becsülni. (Lásd még az INGATLANPIACI HELYZET BEMUTATÁSA fejezetet)

#### TÁRSADALMI STÁTUSZ

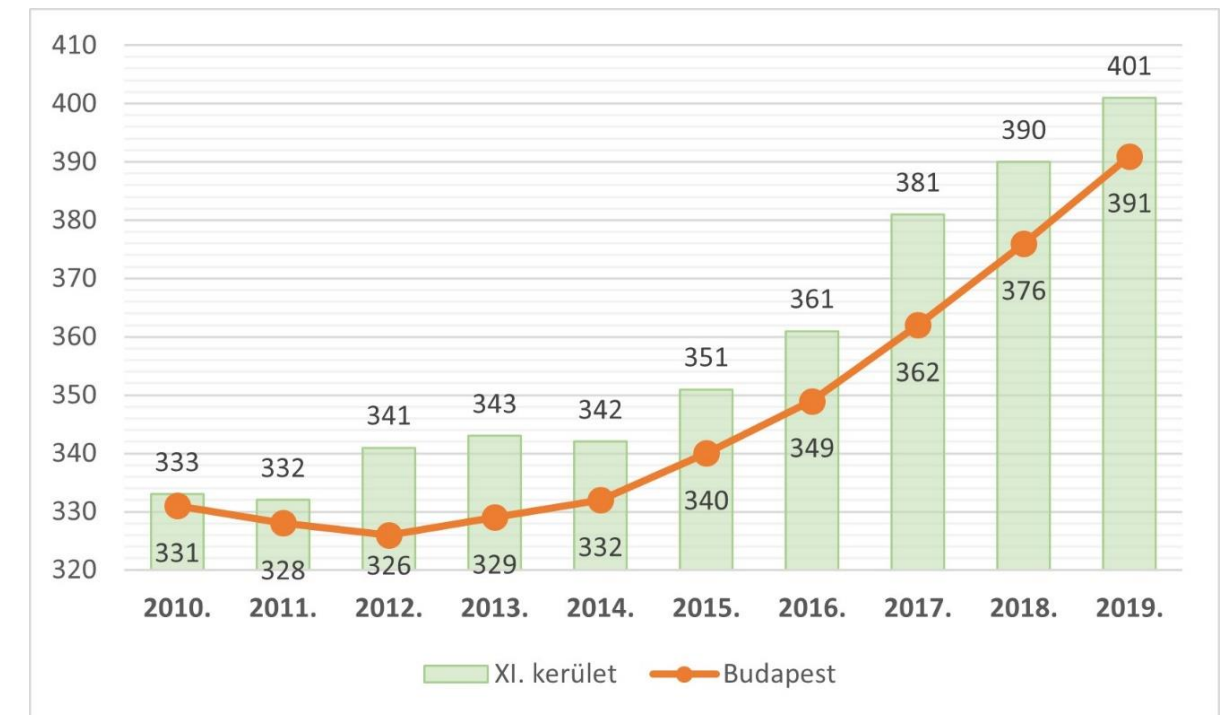
Újbuda lakosságának társadalmi státuszáról nagy vonalakban elmondható, hogy a népesség iskolázottsági mutatói jók, a kerületek között Újbuda a legjobb helyzetűek közé tartozik. Bizonyos városrészeiben kiemelkedően magas a felsőfokú végzettségűek aránya.

A fővárosi átlagnál idősebb kerületi népesség miatt a gazdaságilag aktív népesség aránya Újbudán elmarad a fővárosi átlagtól, de megfelel a budai kerületek átlagának. A kerületben élők átlagos egészségi állapota fővárosi összehasonlításban szintén jó, az itt élők születéskor várható élettartama magasabb a fővárosi átlagnál.

A kerületi népesség jövedelmi helyzete, potenciális vásárlóereje is nagyobb a fővárosi átlagnál, de nem kiemelkedő. A kerületben élők jövedelmi helyzetéről, vásárlóerejéről sokat elárul a személygépkocsi tulajdonlás átlagos szintje, illetve az újonnan forgalomba helyezett gépkocsik aránya, amely mindkét esetben meghaladja a fővárosi átlagot. Megjegyzendő, hogy a vizsgált térség „kapu” jellegéből adódóan a potenciális vásárló/utazó közönség messze túlmutat a térség lakosságán, főleg, ha figyelembe vesszük a tervezett fejlesztések vonzó hatásait.



24. ábra Személygépkocsi száma, ezer lakosra (db)



25. ábra Újonnan forgalomba helyezett személygépkocsik száma, ezer lakosra (db)

#### A TELEPÜLÉS HUMÁN INFRASTRUKTÚRÁJA

##### 1.8.1. Humán közszolgáltatások (oktatás, egészségügy stb.)

##### Intézményi ellátottság, gazdasági környezet

A BP 2030 alapján a vizsgált terület intézményi ellátottsága oktatási, egészségügyi és szociális területen megfelelő, intézményi hiányosságokról nem lehet beszámolni, amit a kerületi ITS is megerősít.

Újbudán egy önkormányzati fenntartású bölcsőde van (Egyesített Bölcsődei Intézmények), ami azonban 9 telephelyen működik. A civil szervezetek összesen 23 intézményt tartanak fenn, ebből 4 bölcsőde, 16 családi napközi és 3 játszótér.

Az óvodai férőhelyek száma az elmúlt években nőtt, azonban az új – főleg lakóparki - beruházások környékén további férőhelyek lehetnek szükségesek. Jelenleg az óvodák kapacitáskihasználtsága nem százszázalékos, a 2020. évi adatok nagyobb kihasználtság-csökkenésre utalnak, feltehetőleg a pandémia miatt. Ugyanakkor előreláthatólag bizonyos területeken majd az óvodák funkcióváltására, más területen pedig új óvodai férőhelyek kialakítására lesz szükség a lakónépesség növekedése, besűrűsödése, területi differenciálódása következtében.

Az általános iskolai feladat ellátási helyek száma 2020-ban 30. Az általános iskolai tanulók száma az elmúlt években (2016-tól) kis mértékben csökkent. A más településről bejáró általános iskolai tanulók aránya 10-12% körül alakult. A gimnáziumok száma 2020-ra 13-ra emelkedett; a nappali tagozatos



tanulók száma 2015 óta emelkedik. A szakgimnáziumok és szakiskolák száma a kerületben, együttesen 11.

A középiskolai tanulók körében jóval magasabb a más településről bejáró tanulók aránya: 2020-ban a gimnáziumok esetében 27%; szakgimnáziumok és szakiskolák esetében még magasabb, 40%, illetve 44%. Ez a gimnáziumi tanulók körében kb. 1200, a másik két középiskola típus esetében kb. 1300 naponta bejáró tanulót jelent. Több jelentős felsőoktatási intézmény és kollégium is található a kerületben, amelyek jellemzően a bel-budai területeken és a Duna parton helyezkednek el.

A háziorvosi ellátást tekintve Újbuda a közepes terhelésű kerületek közé tartozik. A háziorvosi rendelők lefedik a kerület lakóterületeit, de a gyermekorvosi rendelők nem. A szakorvosi ellátás megfelelő. A kórházi ellátás (Szent Imre Kórház) hatóköre a kerületen kívülre is kiterjed. A kerületben üzemelő gyógyszertárak száma megfelelő, a területi eloszlás azonban nem egyenletes – állapítja meg a BP 2030.

Jelentős új, magán egészségügyi létesítmény a BP One irodaházban megnyílt egészségközpont, amely rövidesen fekvőbeteg részleggel is kiegészül. Az egészségügyi intézmények tekintetében számottevő változást jelent majd a tervezett Dél-budai Centrumkórház megépülése, amely a budai kerületeken kívül a főváros nyugati – dél-nyugati irányú kiterjedt agglomerációját is ellátja majd. Az 1040 ágyasra tervezett kórház dolgozóinak, betegeinek és látogatóinak napi közlekedési igényeit jelentős részben az új busz terminál fogja kiszolgálni.

A szociális ellátórendszer kiterjedt: önkormányzati, fővárosi, egyházi és civil szervezetek is tevékenykednek a kerületben. Az idősek bentlakásos otthonainak kapacitása kissé meghaladja a gondozottak számát.

Ezért az ellátás pillanatnyilag megoldottnak tekinthető, ám a demográfiai trendek miatt bővítésre kell felkészülni. Az idősek nappali intézményeinek férőhelyszámát növelni kell, a lakosság előregedésével, a meghosszabbodott életkorral összefüggésben. A leggyakoribb szociális segélyezési forma a lakásfenntartási támogatás és a gyermekvédelmi kedvezmény.



2025. 09.



VÁROSÉPÍTÉSZET



Mutatók	2011	2021	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Óvodai feladatellátási helyek száma (db)	42	44	44	42	50	49	50	50	50	50
Óvodai férőhelyek száma (2) (fő)	4735	5007	5072	5200	5251	5251	5251	5293	5309	5497
Óvodába beírt gyermekek száma (fő)	4344	4584	4688	4681	4636	4670	4583	4616	4588	4610
Általános iskolai feladatellátási helyek száma (db)	26	28	28	28	28	29	27	29	28	28
Általános iskolai tanulók száma a nappali oktatásban (fő)	7 844	8 267	8 568	8 958	9 255	9 578	9 312	9 351	9 315	9 305
Gimnáziumi feladatellátási helyek száma (db)	13	13	12	11	11	11	11	12	12	13
Gimnáziumi tanulók száma a nappali oktatásban (fő)	3799	3753	3562	3548	3546	3607	3782	3944	4069	4118
Más településről bejáró gimnáziumi tanulók száma a nappali oktatásban (fő)	-	-	-	-	-	1148	1193	977	1300	1128
Szkgimnáziumi feladatellátási helyek száma (db)	-	-	-	-	-	9	9	8	8	
Szkgimnáziumi tanulók száma a nappali oktatásban (fő)	-	-	-	-	-	2700	2365	2264	2209	
Más településről bejáró szkgimnáziumi tanulók a nappali oktatásban (fő)	-	-	-	-	-	969	825	815	891	
Készségfejlesztő és szakiskolai feladatellátási helyek száma	-	-	-	-	-	2	2	2	3	3
Készségfejlesztő és szakiskolai tanulók a nappali oktatásban (fő)	-	-	-	-	-	377	362	386	408	420
Más településről bejáró szakiskolai és készségfejlesztő iskolai tanulók (fő)	-	-	-	-	-	135	126	158	171	183

5. táblázat: Oktatási intézmények a XI. kerületben (KSH Statinfo)

#### Kulturális intézmények és sport-, szabadidő létesítmények

Újbudán 33 kulturális intézmény van. Ezek jelentős része a Bartók Béla út – Karinthy Frigyes út környékére koncentrálódik. Itt található a galériák, a színházak és a kulturális profilal is rendelkező kávéházak jelentős része. A kerület kevésbé központi fekvésű városrészeinek ellátását hivatott

biztosítani a Budapesti Művelődési Központ és a Fővárosi Művelődési Ház. E mellett további 5 közösségi ház is található, melyek szakmai és személyi feltételeinek biztosítása az újonnan létrehozott Újbudai Kulturális Intézet feladata.

A kerületben a Fővárosi Szabó Ervin könyvtár 3 fiók könyvtára működik Lágymányoson, Kelenföldön, Gazdagréten. E mellett egy Kelenvölgyben, melyet az Újbudai Kulturális Intézet működtet.

Sportlétesítmények között a legjelentősebbek: Nyéki Imre Uszoda és Sportcsarnok; Újbudai Sportcentrum; Sport11 Sport, Szabadidő és Rendezvényközpont; Gabányi László Sporttelep; Hunyadi úti Sporttelep.

A fejlesztendő terület **kereskedelmi-szolgáltató aktivitása jelenleg nem mutat kiemelkedő értékeket**, ugyanakkor fel kell hívni a figyelmet a vizsgált területen megvalósuló **két nagyléptékű ingatlanfejlesztési beruházásra**, az Etele Pláza bevásárlóközpont, valamint a Budapest One irodaházra, melyek várhatóan nagyon **erőteljesen meg fogják dobni a térség kereskedelmi és szolgáltató kapacitásait, s ezen keresztül a keresletet is.**

#### A KERÜLET GAZDASÁGA

##### A kerület gazdasága, gazdasági súlya, szerepköre

A XI. kerület gazdasági szempontból az egyik legmeghatározóbb kerülete a fővárosnak, számos hazai és nemzetközi nagyvállalatnak ad otthont, amelyek mind a hagyományos gazdasági szektorokban, mind a modern, versenyképes ágazatokban fővárosi, és országos léptékben is meghatározó jelentőséggel bírnak.

Egyedülálló adottsága a kerületnek, hogy **rendkívül jól ellátott felsőoktatási intézményekkel, kutatóhelyekkel, K+F intézményekkel**: számos egyetemi épület található a Lágymányosi Egyetemi Campus területén, elsősorban a természettudományos és műszaki tudománnyal foglalkozó karok (Műegyetem és ELTE). További felsőoktatási intézmények a kerületben a Gábor Dénes Főiskola, és az Általános Vállalkozási Főiskola, valamint a Budapesti Corvinus Egyetem néhány kara. Kreatív, alkotó közösségek alapjai vannak jelen a kerületben, amit mutat, hogy a budapesti start-up vállalkozások egy jelentős része újbudai székhellyel rendelkezik.

Az elmúlt három évtizedben a hagyományos nagyüzemek jelentős része megszűnt, a termelőtevékenység leépült, amelynek következtében a nagy kiterjedésű ipartelepek helyén barnamezős területek alakultak ki. A gazdasági szerkezetváltás hatására a barnamezős területek hasznosítása megindult, az egykori iparterületek jelentős része funkcióváltáson esett át, amely átalakulás napjainkban is zajlik. Lényeges kiemelni, hogy a korábban gazdasági funkciójú területeket elsődlegesen nem feltétlenül gazdasági tevékenységet folytató hasznosítás váltja fel (pl. kereskedelem, rekreáció, lakás, oktatás, K+F, logisztika, kultúra), és ma már vitathatatlan, hogy ezen területek közvetett gazdasági hatása pozitívan befolyásolja a kerület gazdasági teljesítményét.

A termelőipar helyét egyre inkább a tudásintenzív ágazatok veszik át. A helyi gazdaságban egyre nagyobb szerepe van az elektronikai, informatikai és távközlési szegmensnek, és egyre kiterjedtebb a gazdasági szolgáltatások száma, ezen belül a pénzügyi, az oktatási, az egészségügyi és az ingatlanforgalmi szolgáltatásoké. Országos viszonylatban is kiemelkedő a kerület felsőoktatásban és kutatás-fejlesztésben betöltött szerepe.





Budai Walzer



Metrodom River



Semiramis Garden



Kelenliget Ház



Trendo11



UniparkBuda Lakópark

	NÉV	TERÜLET (ha)	L.SZÁM	min L. (m <sup>2</sup> )	max L. (m <sup>2</sup> )	átl L. (m <sup>2</sup> )	ÁTADÁS
1.	<b>Budai Walzer I. ütem</b>	1,0	291	32	72	52	Átadva
2.	<b>Metrodom River</b>	3,0	712	32	86	59	2024
3.	<b>Semiramis Garden</b>	0,5	82	36	95	65	2022
4.	<b>Kelenliget Ház</b>	0,4	120	56	119	87	Átadva
5.	<b>Trendo11</b>	0,5	89	28	100	64	2021
6.	<b>Uniparkbuda</b>	0,3	138	24	54	39	2023
7.	<b>Mikes liget</b>	1,6	18	42	107	75	2022
8.	<b>Metrodom Őrmező</b>	1,6	193	32	86	59	Átadva
9.	<b>Lake 11 Home&amp;Park</b>	8,0	84	33	112	72	2023
10.	<b>Savoya Ház</b>	1,0	206	73	130	101	2019
11.	<b>Kék-Duna rezidencia</b>	1,3	276	46	125	85	2023
12.	<b>Elite park</b>	2,7	706	26	130	78	Átadva
13.	<b>BudaPart</b>	24,0	3000	28	135	82	Részben átadva
14.	<b>Sasad Liget 6-7</b>	1,8	187	28	100	64	Átadva
15.	<b>Belmont Ház</b>	0,3	44	30	120	75	2022
16.	<b>Sasad Panorama Resort</b>	1,2	136	26	149	88	2023
17.	<b>Terrace Residence</b>	2,0	268	30	150	90	Részben átadva

A lakás- és irodapiac aktuális állapotát bemutató táblázatok magáért beszélően mutatják a kerület fejlődésének dinamikáját. Lényeges hozzátenni, hogy 2017-2020 időszakban mintegy 3.600 lakás épült meg, míg 2024-ig minimum 5.000 fog megépülni. Időben kisebb átfedés ugyan lehetséges, azonban ez trenden nem változtat. A vizsgálat nem terjed ki a kertvárosi területekre, és ezentúl sem lehet teljeskörű a turbuláló folyamatok és a hiányos adatbázisok miatt.

A bemutatott számokkal egyenesen arányos módon a népesség jelentős növekedésével is kalkulálni kell, így a kerület még a magyar városok népességszám szerinti sorrendjében az ötödik helyről is előbbre léphet. Ennél fontosabb kérdés a közlekedés és az intézményhálózatban meglévő, előreláthatóan fokozódó feszültség.

A KIM formálódó, a Belvárosig és a Dunáig terjedő vonzáskörzetében összesen kb. 8.600 új lakás épül és épült egy 8 éves ciklusban. A XI. kerület igen népszerűnek tekinthető, hiszen a jelenleg épülő, 1-2 év múlva átadásra kerülő ingatlanok zöme már elkel, és közel az összes lakás értékesítése folyamatban van. A lakások mérete igen változatosan alakul, hiszen a 25-30 m<sup>2</sup>-től a 100-130 m<sup>2</sup>-ig szinte minden méret és típus megtalálható a közelben. Az összkomfortos lakások a mai követelményeknek megfelelő alap, és legtöbbször fenntarthatóság felé mutató többlet-felszereltséggel rendelkeznek.

A lakókörnyezet kialakításakor nagy hangsúlyt kap a fenntarthatóság, a zöldbe ágyazottság. Az újabb projektek esetében a lakhatás és az élhető környezet biztosítása mellett már nem kizárólag a lakás kerül középpontba. Így alakult ki pl. a Mikes liget, a Lake11 Home&Park, a Metrodom Őrmező is.

A XI. kerületben a lakásállomány fejlesztése és bővítése szétszórtnan jelentkezik. Kiemelkedő beruházás a BudaPart, mely jelentős területet foglal és fővárosi léptékben is az elmúlt évek egyik legnagyobb ingatlanfejlesztése. A Budafoki úti és a Duna menti területeken létrejövő lakónegyedek nagyszabásúak a kevesebb területi kötöttség miatt.



Mikes Liget



Metrodom Őrmező



Lake11 Home & Park



Savoya Ház



Kék Duna Rezidencia



Elite Park



VÁROSÉPÍTÉSZET





Bartók Udvar II.



Budapest One



Prielle Iroda



Kelenliget Ház



Trendo11

	NÉV	TERÜLET (ha)	irodák mérete (m <sup>2</sup> )	min. bérelhető terület (m <sup>2</sup> )	ÁTADÁS
1.	<b>Bartók Udvar II.</b>	2,4	15-35	15	Átadva (2019)
2.	<b>Budapest One</b>	6,6	5-1300	-	Átadva (2020)
3.	<b>Prielle Iroda</b>	0,05	540	540	Átadva (2020)
4.	<b>Alphagon Irodaház</b>	0,5	230-860	200	Átadva (2020)
5.	<b>DBH Serviced Office BudaPart</b>	0,3	12-30	-	Átadva (2020)
6.	<b>F99 Irodaház</b>	1,4	300-2000	300	2021
7.	<b>Office Garden IV</b>	2,0	200-2600	250	2021
8.	<b>BudaPart City</b>	1,7	530-3260	530	2021
9.	<b>ATENOR - BakerStreet</b>	1,9	500-2080	-	2023
10.	<b>BudaPart Downtown</b>	0,8	500-1120	-	2023

Komoly irodafejlesztés is zajlott, illetve zajlik a kerületben a táblázat a 2019-2023-as irodafejlesztéseket ismerteti. A Spirit Corner Irodaház 2013-tól, a BudaWest Offices és az Office Garden II 2010-től, míg az IP West 2009-től működik. Az új negyedek irodái mellett jelentős volt a 2000 előtt épült ingatlanok felújítása is. Ennek a hullámnak a részeként felújításra került többek között a Lokomotív ház, a Budafoki Business Center (BC 209) és a Start Irodaház is.

A tervezési területhez közelebb eső részeken 2019-et követően (elsősorban a nagyobb lakónegyedekhez illeszkedve) több mint 15 ha területen létesültek új irodaházak. Az irodaházakban vegyesen találhatóak 5-10 m<sup>2</sup> körüli kibérelhető és nagyobb, 1.000-2.000 m<sup>2</sup>-es coworking irodák is. Az irodaházak többsége tárgyalókkal és közösségi terekkel felszerelt. A szolgáltatások köre is változatos, megtalálható az épületekben többek között étterem, kávézó és esetenként pihenőszoba is.

Az irodaházakhoz teremgarázsok tartoznak, melyek a bérlők számára használhatóak. A garázsokban az autótárolás mellett az elektromos autók töltése és a kerékpárok tárolás is megoldott.

A lakásokéhoz hasonló kereslet jellemzi az irodákat is, hiszen az épülő, vagy nemrég átadott ingatlanok zöme már kiadott. Várható egyes irodaházak bővítése, a 2.-4. ütemek megépülése (pl. Budapest One és Office Garden IV megnyitása).



F99 Irodaház



Office Garden IV



BudaPart City



ATENOR - BakerStreet

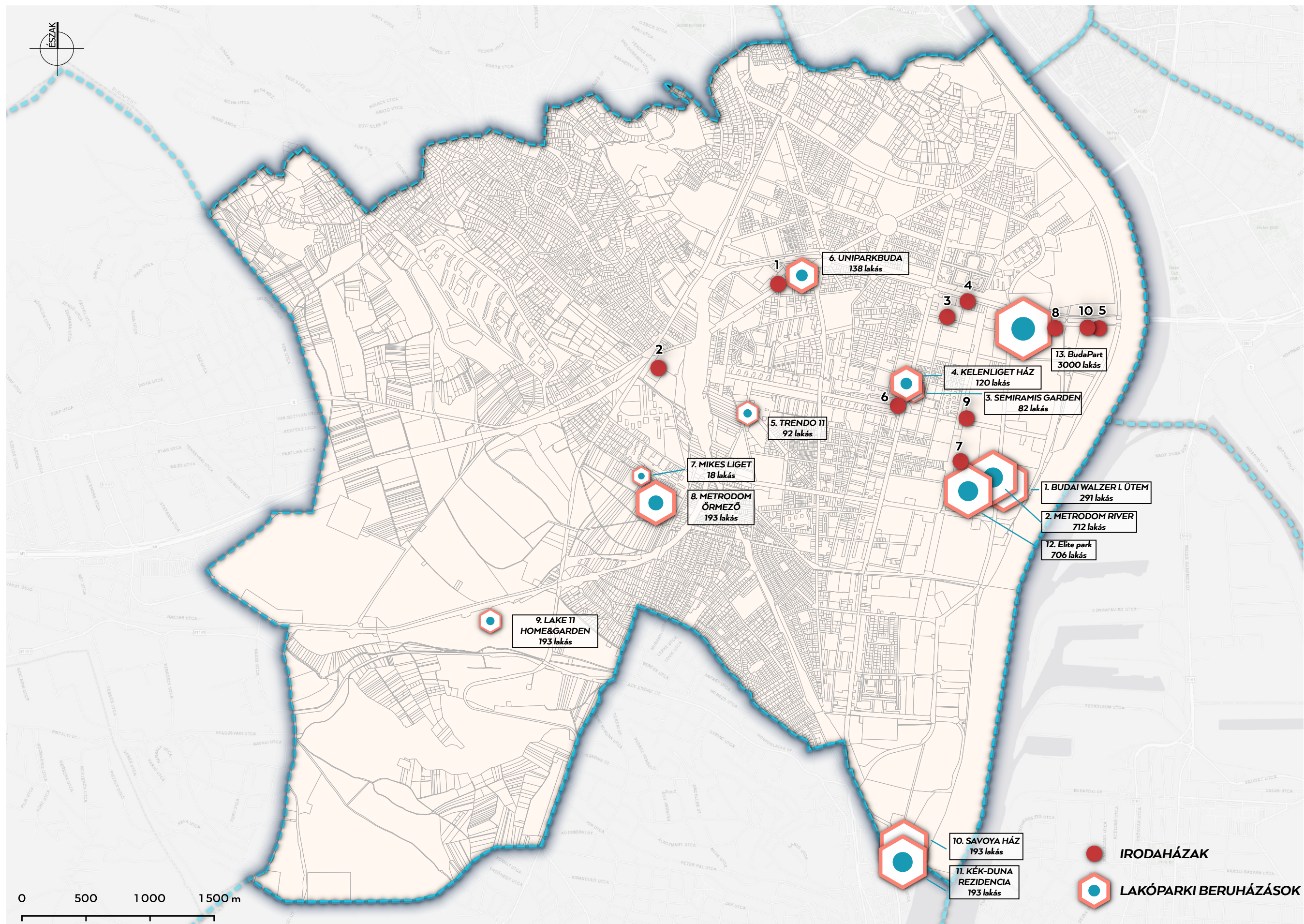


BudaPart Downtown



VÁROSÉPÍTÉSZET





XI. KERÜLETI LAKÓPARKI BERUHÁZÁSOK (2021.ES ÁLLAPOT)



## ZÖLDFELÜLETI RENDSZER VIZSGÁLATA

### A települési zöldfelületi rendszer elemei

Szerkezeti-, kondicionáló szempontból lényeges valamint a zöldfelületi karaktert meghatározó elemek

A vizsgálati munkarészek elkészítése során külön figyelem szentelődött a tervezési terület(ek)et érintő **jogszabályok, releváns koncepciók, stratégiák**, valamint a tervezési feladatot rögzítő **diszpozíció és alátámasztó kérdőív** zöldfelületi vonatkozásainak kigyűjtésére és kivonatolására. Az összegyűjtött anyagok és információk alapján jól definiálható a tervezési munka zöldfelületi követelményei, a fejlesztés és annak elemeinek zöld-infrastruktúrába integrálásának lehetséges módjai.

Az anyag- és információgyűjtés mellett a helyszín természeti, ökológiai értékeinek felmérése is a vizsgálat részét képezte. Kiemelt figyelmet kapott a terület zöldfelületi esztétikai és mennyiségi értékelése is, feltárva az elmúlt közel két évtized városfejlesztési folyamatai által okozott mennyiségi és minőségi változásokat.

#### KÉRDŐÍVES IGÉNYFELMÉRÉS (1902 KITÖLTŐ):

- Lakókörnyezet megítélés: NEM JÓ

- Legmeghatározóbb problémák: KEVÉS ZÖLDFELÜLET, ZAJTERHELÉS, KÖZBIZTONSÁG HIÁNYA

- Nincsenek megelégedve a terület rendezettségével és a várakozási körülményekkel.

- Akadálymentes átjárók, mint erőteljes igény.

- Releváns problémák a közvetlenül érintettek körében (234 fő) a kérdőív eredményei alapján:

– KEVÉS ZÖLDFELÜLET

– Zajhatások

– Rossz közbiztonság

– ELHANYAGOLT, RENDEZETLEN KÖZTERÜLETEK

– Nem megfelelő várakozási körülmények

– Funkciók, szolgáltatások hiánya (kávézó, gyógyszertár, posta, étkezési lehetőség)

– Nem akadálymentes közlekedési kapcsolatok

- Legfontosabb fejlesztési elem minden kitöltési szűrés szerint: ZÖLDFELÜLETEK KIALAKÍTÁSA

#### XI. KERÜLET ARCULATI KÉZIKÖNYVE (2017.):

- A hősziget-hatás csökkentése megfelelő árnyékolás technikák alkalmazásával elérhető, amelyben a növények esztétikus megoldást kínálnak a klímabefolyásoló hatásuk mellett.

- A zöldfelületeknek, fasoroknak egyenrangúságot kell biztosítani a közlekedési, közmű és elektromos hálózati létesítmények mellett. Zöldfelületeink, fásításaink létfontosságúak: megszűnésük, telepítésük ellehetetlenül és a jóllétünket alapjaiban veszélyezteti!

- A tervezések során a vertikális kertek alkalmazása is javasolt. Új épületek esetében a zöldtető és zöldfalak használata vizuálisan és klímavédelmi szempontból is támogatott.

- Közművezetékeket törekedni kell föld alatt vezetni. Ahol ez nem megoldható, a vezetékeknek optikailag követni kell az utca vonalát. Törekedni kell az oszlopok zöldsávban való elhelyezésére, a fásítás zavarása nélkül, ritmikus kiosztással.

#### KVSZ VONATKOZÓ RENDELKEZÉSEI (11/2017. (V. 3.)):

- 5.§. Építés előkészítési munkák, tereprendezés során a munkálatokkal érintett területen meglévő zöldfelület és termőtalaj védelméről az építetthez kell gondoskodnia.

- 6.§: Tereprendezés úgy végezhető, hogy a szomszédos telekhatártól számított 1 m-es területsávban az eredeti terepszint nem változtatható, kivéve, ha a szomszédos telek már eltért az eredeti terepszinttől, akkor tereprendezést ahhoz igazodóan kell kialakítani.

- **14.§: Telken belüli felszíni parkoló csak fásított formában létesíthető 3 db parkolóhely létesítése után legalább 1 db közepes növekedésű lombos fa telepítése szükséges.**

- 25.§ (1): Az építési övezetben és övezetben az állandó parkolásra kijelölt terület kivételével – zöldfelület az alábbi szabály szerint számítható be:

– gyeprácsos talajborítás 10%-a,

– gyephézagos talajborítás 5%-a.

- 25.§ (2): A telekre előírt zöldfelület területének minden 150 m<sup>2</sup>-ére számítva kétszintesnek minősül, ha:

– legalább 1 db nagy vagy közepes lombtömeget növesztő lombos fa vagy legalább 40 db lombhullató vagy örökzöld cserje, valamint a többi, nem burkolt felületen gyepterület vagy talajtakaró növényzet van, vagy

– legalább 1 db nagy vagy közepes lombtömeget növesztő lombos fa, valamint legalább 40 db lombhullató vagy örökzöld cserje van.

- 25.§ (3): A telekre előírt zöldfelület területének minden 150 m<sup>2</sup>-ére számítva háromszintesnek minősül, ha:

– legalább 1db nagy vagy közepes lombtömeget növesztő lombos fa, és – legalább 40 db lombhullató vagy örökzöld cserje, és

– a többi, nemburkolt felületen gyepterület vagy talajtakaró telepítése.



2025. 09.



# VÁROSÉPÍTÉSZET



XI. KERÜLETI RENDELET A ZÖLDFELÜLETEK MEGÓVÁSÁRÓL (30/2015. (IV. 29.):

• **3.§ (2): A zöldfelületen lévő élő fák kivágására csak a jogszabályban meghatározott módon és feltételekkel, a hatósági engedélyben foglaltak alapján kerülhet sor.**

• 4.§ (6): A meglévő zöldfelület megszüntetését, területük csökkenését eredő tevékenység végzése tilos.

HELYI RENDELET A FÁS SZÁRÚ NÖVÉNYEK VÉDELMEÉRŐL (15/2017. (V. 3.):

• 2.§ (e): fakivágás közterületen: **minden fás szárú növény kivágása törzskörmérettől függetlenül,**

• 2.§ (f): fakivágás magáningatlanon: minden olyan fás szárú növény kivágása

– melynek **törzskörmérete a30 cm-t (9,5 cm törzsátmérő) meghaladja,**

– mely **több kisebb törzsből áll és ezek összes törzskörmérete a 30 cm-t meghaladja,**

– melyet **fültöltési kötelezettség céljából ültettek és megmaradásának garanciális ideje (3év) még nemtelt le,**

• **6.§ (2): Közterületen álló minden lomblevelű és örökzöld fát fajtól és mérettől függetlenül pótolni kell annak kivágása esetén.** A pótlás mértékéről és módjáról a fakivágási engedélyben kell határozni.

XI. KERÜLET KÖRNYEZETVÉDELMI PROGRAMJA (2021-2026):

• ... a zöldfelület zsugorodásával a levegőszennyezés, valamint zaj- és rezgés hatások növekedése várható.

• A hősziget-hatás csökkentésére, megelőzésére intézkedések:

– **árnyékolás** (közterületeken pl. fáteltetés, burkolatok mennyiségének csökkentése, egyéb árnyékoló berendezések kialakítása; épületek árnyékolása)

– **párásítás** (pl. vízfelületek kialakításának ösztönzése a kerttervezések során, természetes vízfelületek nyílt medrének rendezése, „lélegző” felületek: csapadékvíz elszívargása és kipárolgása is biztosított a zöldfelületeken)

– **hőelnyelő és hőszűrő felületek csökkentése** (pl. burkolatok csökkentése, világos burkolat választása).

• **Az utóbbi 100-150 évben a kerület eredeti természeti környezetének túlnyomó része, növény- és állatvilága is eltűnt, ezért a még megmaradt természeti értékek olyan kincsek, amelyek védelme és fejlesztése közös ügyünk.**

• A természeti és táji

BUDAPEST 2030 HOSSZÚ TÁVÚ VÁROSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ (2013):

• Az átmeneti zóna barnamezős és egyéb hasznosítatlan területein **jelentős kiterjedésű biológiai inaktív felületek fordulnak elő,**

• ezért a területek újbóli hasznosításakor a biológiai aktív felületek arányát javítani kell, az indokolatlan inaktív felületeket

• **meg kell szüntetni, új egybefüggő zöldfelületeket kell képezni.** Emellett törekedni kell ezen területek rekreációs-zöldfelületi

• célú hasznosítására is, ami amellet, hogy javítja a zóna ellátottságát, a zöldfelület-hiányos belső területek ellátásában is szerepet kaphat.

• **Védő zöldsávok létesítése.**

• **Zöldtetők létesítése a nagy kiterjedésű lapos tetőkön.**

BUDAPESTI ARCULATI KÉZIKÖNYV (2017):

• A vasúti vágányok menti térség nem rendelkezik egységes arculattal, átfogó rendezésre szorul.

• Az új mellékközpontnak – hasonlóan a már megvalósult fejlesztésekhez – egyszerű, letisztult arculattal kell rendelkeznie, de szükséges a környező városszövet eltérő karakterű részei közötti kapcsolatteremtés is.

BUDAPEST TEMATIKUS FEJLESZTÉSI PROGRAMJAI (2014):

• Középtávú célként megfogalmazódott a barnamezős területek esetében a funkcióhiányok megszüntetése a gazdaságilag vegyes területhasználat preferálásával és **a zöldfelületi rendszer bővítésével.**

• Érdemes lenne **kiemelt hangsúllyal** szerepeltetni a **lineáris hálózati elemek mentén** megvalósuló **zöldfelületi fejlesztéseket** (felhagyott vasútvonalak jelentősége, kerékpárutak, sétányok, „zöldutak” kialakítása).

BUDAPEST TERÜLETFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA (2014):

• **Zöld és egyéb biológiai aktív felületek megőrzése, növelése:**

– Zöldtetők, homlokzati zöldfelületek, többszintes növényállományok, vízfelületek létesítésének ösztönzése.

– **Az erdőtelepítések, fasorok telepítésének támogatása.**

– Barnamezős területek átmeneti hasznosítása zöldfelületként (a távlati területfelhasználás megvalósulásáig).

– Az új lakóterületeknél a zöldterületek létesítésének ösztönzése.

– Közösségi részvétel erősítése a zöldterületi fejlesztéseknél.

– Akadálymentesség javítása a közterületeken.

• Természeti – tájképi értékek megőrzése:

– Kisvízfolyások revitalizációja (Rákos-patak, Szilas-patak, Hosszúréti-patak).



2025. 09.



VÁROSÉPÍTÉSZET



#### FŐVÁROSI TERÜLETFEJLESZTÉSI PROGRAM (2021):

- Meglévő zöldfelületek, élőhelyek védelme és a zöldfelületek növelése, területi eloszlásának javítása, kék-zöld hálózatosodás elősegítése.
- **Fasorok, sétányok, zöldsávok bővítése.**
- A városi parkok, köztemetők megújítása.
- A városi kisvízfolyás-völgyek revitalizálása.
- A természetes élőhelyek, városi erdők megőrzése, rehabilitációja.
- **Integrált zöldfelületfejlesztés.**
- Zöldfelületek minőségének javítása (többszintes növényállomány, fenntartás).
- **Csapadékvíz helyben történő felhasználása öntözésre.**

#### RADÓ DEZSŐ TERV (BUDAPEST ZÖLDINFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSI ÉS FENNTARTÁSI AKCIÓTERVE, 2025):

Átfogó céljai:

- Egészséges várost segítő zöldinfrastruktúra fenntartása
- Klímatudatos zöldinfrastruktúra üzemeltetés
- Biodiverzitás szinten tartását és lehetőség szerinti növelése
- Együttműködésen alapuló zöldinfrastruktúra fejlesztés
- Okos zöldinfrastruktúra szolgáltatások bővítése

#### TÁJÉPÍTÉSZETI KONCEPCIÓTERVEZÉS IRÁNYAI:

A feltárt anyagok és információk alapján a következő – mind a városrészt, mind pedig az „A” és „B” projektterületeket érintő – tájépítészeti tervezési szempontok rögzítésére került sor.

#### Zöldfelületek

- Zöld tengelyek meghatározása, meglévő zöldfelületi elemek integrálásával.
- **ZÖLDFELÜLETI SÁVOK ÉS A FASOROK A KÖZLEKEDÉSI ÚTVONALAK RÉSZÉT** kell képezzék.
- **Kék infrastruktúra** elemeinek becsatolása a zöldfelületi tervezésbe!
- **CSAPADÉKVÍZHELYBEN TARTÁSA.**
- **Fasorok telepítése és A LOMBKORONA-BORÍTOTTSÁG NÖVELÉSE ÁRNYÉKOLÁS ÉS HŐSZIGET-HATÁS CSÖKKENTÉSE** céljából.

#### Gyalogos és kerékpáros feltárások

- **Gyalogos és kerékpáros közlekedési tengelyek a zöld infrastruktúra részeként** kezelendők.
- Kerékpáros közlekedési irányok meghatározása a potenciális zöldfelületi tengelyek kijelölésével együtt.
- Gyalogos prioritású területek definiálása.
- Zöldfelületi stratégiákba történő integrálás.

#### Burkolt felületek

- **Minőségi, a funkcionális igényekhez alkalmazkodó burkolatok** alkalmazása.
- **AKADÁLYMENTES KÖZLEKEDÉS** minél magasabb szintű biztosítása.
- Jól átlátható és biztonságos hierarchikus rendszer: gyalogos, kerékpáros, gépkocsi, autóbusz, villamos, stb.
- **Csapadékvíz helyben tartásának** elősegítése.
- Fenntarthatóság, esetleges javíthatóság előtérbe helyezése.
- Lehetőség szerinti újrahasznosított elemek, anyagok alkalmazása.

#### Berendezési elemek

- **EGYSÉGES, A KERÜLETI ARCULATHOZ IGAZODÓ** berendezési elemek alkalmazása.
- **Karbantarthatóság, vandálbiztos szerkezeti kialakítás** előtérbe helyezése.
- Különböző funkciójú területek és közlekedési irányok kiszolgálása.
- Funkciók integrálása az egységes arculatba: utas-tájékoztatás, információátadás, stb



2025. 09.



# VÁROSÉPÍTÉSZET





## JELMAGYARÁZAT

- 1 Pesti városi parkok láncolata
- 1 Rákosrendező parkváros
- 1 Budai parktengely
- 1 Külső budai parkok
- 1 Duna menti területek
- 1 Városi kisvízfolyás-völgyek
- 1 Belváros
- 1 Városi erdők
- 1 Védett és védelemre érdemes természetközeli területek
- 1 Temetők
- Értékképviseleti projektek

## Megvalósítást szolgáló beavatkozások (akcióterületek) térképi összegzése

A védett és védelemre érdemes természetközeli területek esetében többek közt Őrmező is említésre kerül mint esetleges vízviisszatartást, talajvízszintnövelést célzó beavatkozások akcióterülete.

A dokumentum ezen kívül javaslatot tesz a természetvédelmi területek bővítésére a térségben.

Radó Dezső Terv (BUDAPEST ZÖLDINFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSI ÉS FENNTARTÁSI AKCIÓTERVE, 2025)

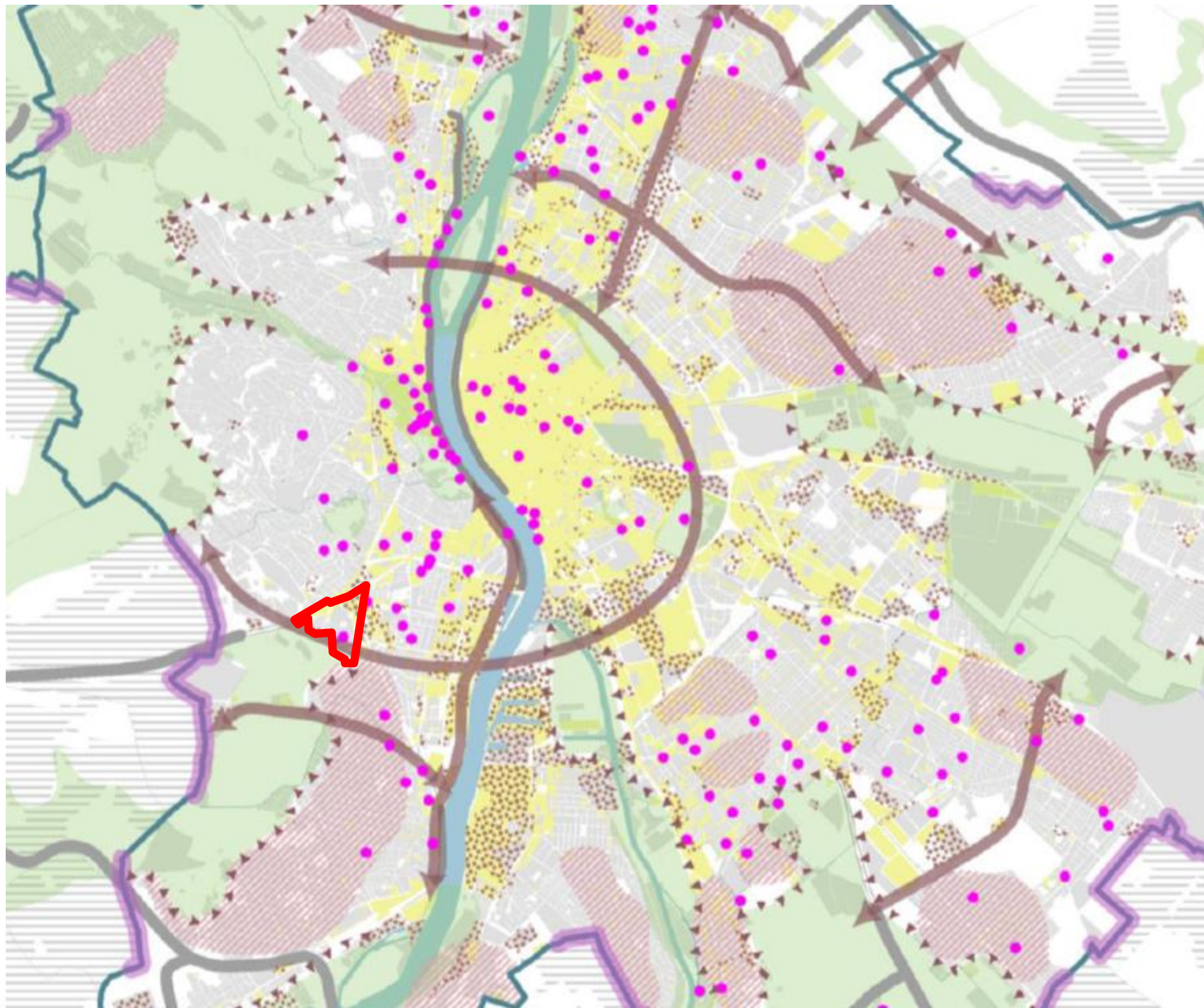


2025. 09.



# VÁROSÉPÍTÉSZET





## JELMAGYARÁZAT

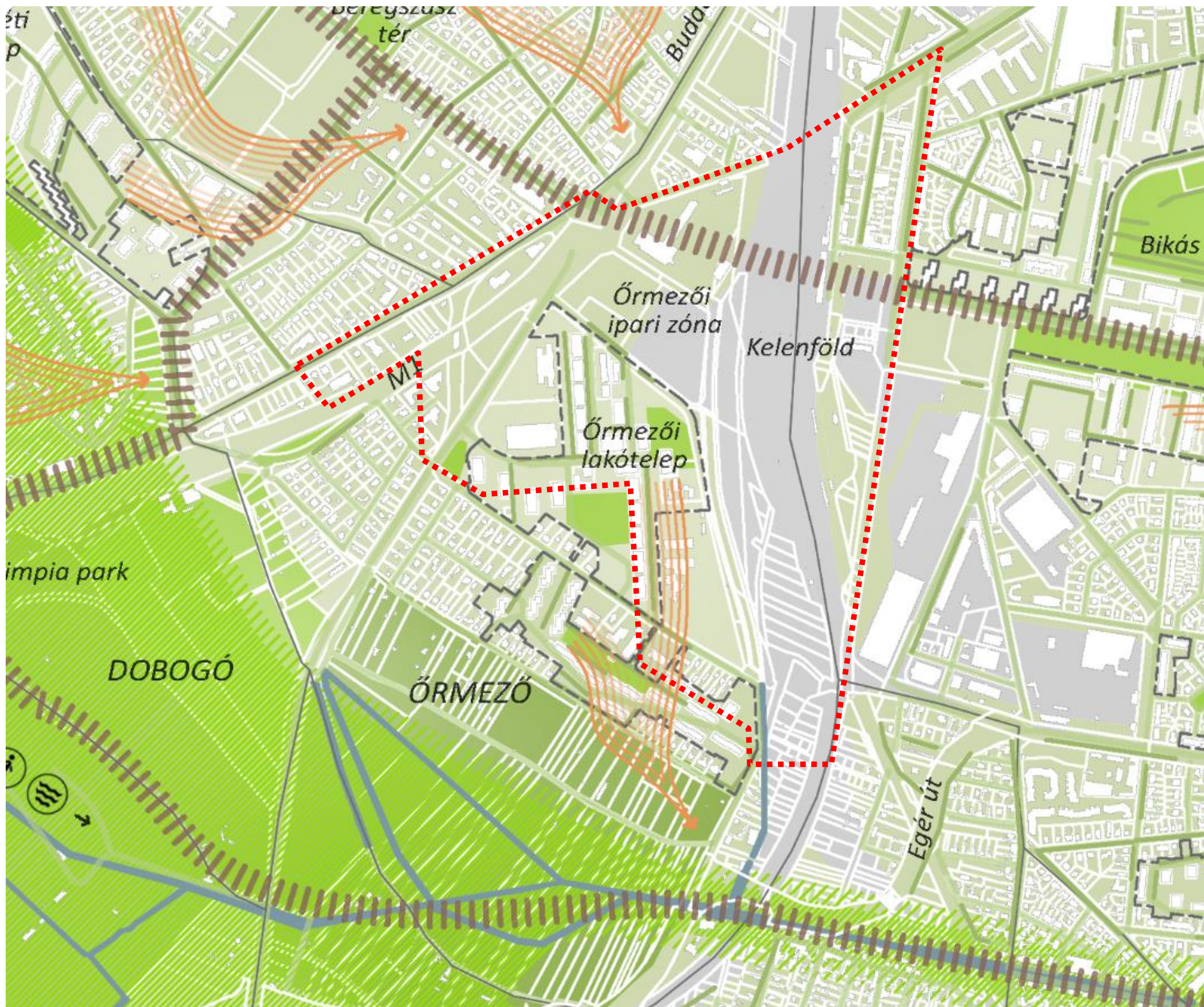
- █ projektterület lehatárolása
- ▲ ▲ ▲ ▲ Beépítési konfliktus zóna
- ↔ Hiányzó ökológiai, zöldfelületi kapcsolat
- Településokológiai szempontból jelentősen izoláló hatású út
- ▨ Zöldterületben hiányos, ellátatlan lakóterület
- ▨ Rendeztelen, alulhasznosított barnamezős terület (zöldfelületi fejlesztési potenciál)
- Alacsony (20% alatti) zöldfelületi intenzitással rendelkező terület
- Budapest és az agglomeráció összeépült területei
- Beavatkozást igénylő zöldterület, közterület

Budapest Zöldfelületi rendszerének Fejlesztési Konceptiója szintén egy belső városi zöld gyűrű kialakítását irányozza elő a Dobogó domb és az Őrmező zöldfelületeinek integrálásával. A leendő intermodális csomópont elsősorban a közlekedési gyűjtő és elosztó szerepköre révén tud fontos szerepet vállalni a zöld gyűrű városi és agglomerációs elérésében.

A fejlesztés során létesítendő zöldfelületek, zöld-infrastrukturális elemek a környező infrastruktúra elemekbe történő integrálása, valamint azok jövőbeni fejlesztési lehetőségeinek megteremtése által a város jövőbeni zöldfelület-fejlesztési céljainak egyik kiinduló és példamutató állomása lehet.

*Potenciális zöld-infrastruktúra elemek  
(Budapest Zöldfelületi Rendszerének  
Fejlesztési Konceptiója 2017)*





## JELMAGYARÁZAT

- projektterület lehatárolása
- Meglévő erdőterület
- Meglévő zöldterület
- Meglévő mezőgazdasági terület
- Alacsony zöldfelületi borítottsággal rendelkező terület
- Meglévő vízfűlű
- /// Zöldstratégiai szempontból kiemelten kezelendő terület
- Kimondottan zöldfelűletfejlesztési célra alkalmas terűletek
- ◆◆◆ Vízfelűlet/vízfűlyás revitalizációja
- ||| Dunához vezető zöldfűlyosók, zöld tengelyek
- Belső utak menti zűldek, alhálózati elemek
- Lakótelepi zöldfelűletfejlesztési terület

Újbuda Zűldfelűlet-fejlesztési Rendszerterve az Őrmezű és a Dobogű domb zűldfelűleteinek és állandű, vagy idűszakos vízfűlyásainak a városi zűld-infrastrűktűrában betűltűtt jelentűsűgűt hangsűlyozza ki.

A leendű intermodális csoműpont ezekhez a terűletekhez a gyalogos és mikro-mobilitási felűletek, útvonalak révűn tud kapcsolűdni, ezáltal segítve és szerepet vállalva a városi léptűkű zűld gyűűrű megközelíthetűsűgűben.

*Potenciális zűld-infrastrűktűra elemek  
(Újbuda Zűldterűlet- és Zűldfelűlet-  
fejlesztési Rendszerterve 2017-2030)*



2025. 09.



# VÁROSTERVEZÉS



### Levegőtisztaság-védelem

A terület jelenlegi levegőterheltsége tekintetében elsősorban nitrogén-oxid (NO<sub>x</sub>) terheltség jelentős. A NO<sub>x</sub> elsősorban a járművek üzemanyagának égéstermékeiből, valamint a fűtésből származnak. A nitrogén-monoxid (NO) a légkörben jelenlévő oxidáló anyagok hatására átalakul nitrogén-dioxiddá (NO<sub>2</sub>). Az NO<sub>2</sub> koncentráció a közlekedés eredetű légszennyezés indikátor paramétere. Az Európai közösségben az NO<sub>x</sub> kibocsátás több mint fele közlekedés eredetű, ez az arány nagyvárosok esetében még magasabb lehet.

A tervezett beruházás megvalósításával jelentős helyhez kötött légszennyező pontforrás nem létesül, a terület levegőterheltsége jelentős mértékben nem változik, mivel a területen jelenleg is üzemel 2 db P+R parkoló. Az új parkolóház nyitott parkolóinak CO-, illetve hő-és füstelvezetése gravitációsan történik. Jelentősebb levegő-környezeti hatás a gépjármű forgalomból adódik, amely a terület közvetlen környezetét érinti, elsősorban a Zelk Zoltán utcai és a Koszorúslány utcai parkoló forgalomnál jelentkezik.

A P+R parkoló megvalósulásával a város belső területeinek közlekedési eredetű terhelése csökken, mivel a személygépkocsi forgalom helyett az utasok a közösségi közlekedést használják.

### Talaj-, felszín alatti víz-védelem

A Koncepciótervben szereplő Zöldfelület kalkuláció eltérő nagyságú teljes értékű (nem tetőfelületi) zöldfelület kialakításával számol. Az építészeti koncepció alapján a tervezett létesítmények teljes értékű zöldfelülete az „A” területen legalább kb. 6.600 m<sup>2</sup>, a „B” területen legalább kb. 5.800 m<sup>2</sup>. A beruházási terület jelentős része burkolt lesz. A szennyeződő (útburkolat) csapadékvizek elvezetése előtisztítást követően közcatornába történik majd. A nem szennyeződő csapadékvizek (pl.: tető, járda) elszikkaszthatóak a zöldfelületen vagy felhasználhatóak locsolóvízként. A tervezett beruházás során történő teljes értékű zöldfelület kialakítása kedvezően fogja érinteni a földtani közeget, mivel jelenleg nagymértékű burkolt felület található a fejlesztéssel érintett ingatlanok területén.

### Felszíni vízvédelem

A terminálépület és a P+R parkoló üzemelése során jelentkező vízigényt vezetékes vízhálózatról tervezik biztosítani.

Az épületeken belül a mosdókban és a terminálépületben az esetlegesen kialakításra kerülő vendéglátó egységekben jelentkezik majd vízigény, melyet a Fővárosi Vízművek Zrt. üzemeltetésben lévő hálózatról biztosítanak majd.

A keletkező szennyvíz mennyisége várhatóan a terminál ill. a P+R parkoló mosdóiban és az esetlegesen kialakításra kerülő vendéglátó egységeiben keletkezik majd, mennyisége várhatóan megegyezik majd a felhasznált vízmennyiségével.

A P+R parkolóba keletkező szennyezett vizet (gépkocsikról lecsorgó csapadékvíz, hólé, egyéb szennyeződés) szennyvízelvezető csatornába vezetése előtt CE minősítéssel rendelkező olaj- és iszapfogó műtárgyba kell vezetni.

A keletkező csapadékvizet egyrészt a Zelk Zoltán utcában lévő beton csapadékcatornába, ill. a Zelk Zoltán utcával párhuzamosan nyílt csapadék-elvezető árokba, másrészt a Boldizsár utca mentén húzódó csapadékvíz-elvezetőbe tervezik bevezetni.

A beruházás hatására tekintettel arra, hogy a csomópont üzemelése során a területen a naponta megjelenő, áthaladó emberek száma nő, a felhasználásra kerülő víz mennyisége és ezáltal keletkező szennyvíz mennyisége is növekedni fog. A képződő mennyiséget az ott megjelenő, áthaladó embermennyiség határozza meg.

A vizsgált tevékenység normál működés, ill. a releváns előírások betartása mellett felszíni vízvédelmi szempontból nem tekinthető jelentősnek.

### Hulladékgazdálkodás

A beruházás megvalósítását követően az üzemelés során hulladékgazdálkodási szempontból várható környezeti hatás a hulladék keletkezése, és ehhez kapcsolódó tevékenységek hatásai (hulladék átmeneti gyűjtése, elszállítása).

A képződő hulladékmennyiséget az ott megjelenő, áthaladó embermennyiség határozza meg.

Az intermodális csomópont, az autóbuszpályaudvar és a P+R parkoló üzemeltetése során döntően szilárd kommunális és szelektíven gyűjtött hulladék (jellemző frakció papír és a műanyag) keletkezése prognosztizálható. Az előbbieket mellett kisebb mennyiségben karbantartási hulladékok, parkoló/buszpályaudvar üzemeltetéséből az olajfogóból származó olaj-iszapos hulladék, illetve büfé működtetéséből étkezési maradékok képződése várható még. Az üzemelés során döntően nem veszélyes hulladékok fognak keletkezni. Ezen hulladékok gyűjtése kukákban, és konténerekben fog megvalósulni.

A tervezett beruházás normál működés, ill. a releváns előírások betartása mellett hulladékgazdálkodási szempontból nem tekinthető jelentősnek, azon szempontból adódóan is, hogy döntően nem veszélyes hulladékok – ezen belül kommunális hulladék – keletkezése várható.

### Zaj- és rezgésvédelem

A Kelenföldi Intermodális Csomópont Őrmezői Autóbusz Terminál és a P+R parkoló üzemeléséből adódóan jelentős zajterheléssel nem kell számolni. A terminálhoz kapcsolódó külső zajforrások, valamint a parkoló és várakozó autóbuszok motorzaja határozza meg a zajkibocsátást.

A P+R parkolóház üzemelésből származó zajkibocsátását, a kapcsolódó külső zajforrások, valamint parkoló autók zaja határozza meg. Az alacsony sebességgel közlekedő autók zajterhelése nem jelentős.



A Kelenföldi Intermodális Csomópont Őrmezői Autóbusz Terminál és a P+R parkoló közvetett zaj hatása, az ide érkező gépjárművek plusz forgalmából adódó közlekedési zajkibocsátás, amely a csúcsidőszakokban, jelentős hatást generál. Fontos megjegyezni, hogy a P+R parkolót használók viszont csökkentik a főváros és annak környező területein a forgalmat, így a várost érő közlekedési zaj hatásait.

A buszpályaudvar kibővítése, a megjelenő többlet gépjárműforgalom miatt plusz zajterhelést okoz a környező területeken, és az idevezető útvonalakon, ellenben pozitív (zajcsökkenő) hatása lesz az elbontásra kerülő volánbuszpályaudvar környezetében.

#### Klímvédelem

**Klímvédelmi szempontból** a tervezett beruházás területének érzékenysége és kitettsége került megvizsgálásra.

A tervezett tevékenység érzékenységét tekintve jól látható, hogy a tevékenységből adódóan, tekintettel arra, hogy a buszterminálba és a P+R parkolóba a be- ill. kimenő forgalom nagyrészt a szabadég alatt történik minden jelentősebb éghajlati változás hatással lehet az ott közlekedőkre. Ilyen hatás pl. a felszíni levegő átlaghőmérsékletének emelkedése, vagy a hőségnapok (napi max.  $\geq 30^\circ\text{C}$ ) és a hóhullámos napok (napi közép  $T \geq 25^\circ\text{C}$ ) számának évről évre történő emelkedése is. Hasonlóan negatívan befolyásolhatja a területen a közlekedést a 20 mm-t elérő csapadékos napok számának emelkedése és a csapadék intenzitásának növekedése, valamint a viharos időjárási események számának és intenzitásának növekedése is. Emellett ezen éghajlati paraméterek gyakoriságának és intenzitásának növekedésével a terminál épületben és a P+R parkoló épületben nagyobb eséllyel következhet be káresemény, valamint a felhasznált építőanyagok amortizációs ideje is csökkenhet.

A terület kitettségének vizsgálata során akár a Nemzeti Alkalmazkodási Térinformatikai Rendszer (NaTÉR) térképeit, akár a Klímapolitika Kft. által 2017-ben kiadott *Részletes Módszertani Leírás a Klímakockázati útmutatóhoz* című kiadványának térképeit nézzük, egyértelműen látszik, hogy az elkövetkező 50 évre készített becslések szerint a vizsgált területre vonatkozóan a fent felsorolt éghajlati paraméterek kis mértékben növekszenek majd, ezáltal minimális mértékben befolyásolják a területen a közlekedést és az intermodális megálló infrastruktúrájának állapotát.

#### Környezeti értékek

A tervezett beruházással érintett területeken **jelentősebb természeti érték** nem található. Az „A” területtől délre eső parkrész növényállománya között szép habitusú, egészséges faegyedek is találhatóak. Ezek védelmére a beruházás során kiemelt figyelmet kell szentelni. A „B” területen jelenleg fásított P+R parkolófelület helyezkedik el. A faegyedek kiültetése a parkoló létesítésével együtt, 2016-ban történt. A beruházás során ezen fák átültethetőségét vizsgálni szükséges. Egy részük az építkezés során a telkeken belül elhelyezhető, viszont többségük számára más (köz)területen kell helyet találni.



## AZ ÉPÍTETT KÖRNYEZET VIZSGÁLATA

### Területfelhasználás vizsgálata

A fotódokumentáció illusztrálja a terület és környékének fontosabb épületeit. A térségbeli jellegadó épületeket gyakorlatilag az alábbi két szélső kategóriába lehet sorolni:

- az egyik az újabb építésű, korszerű műszaki és építészeti kialakítású, jó minőségű állomány. A térség új karakterét, léptékét, arculatát nagymértékben meghatározó épületek: Budapest One, Etele Plaza, Metro forgalmi telep, Ökumenikus Kollégium, Trendo 11 lakóház.
- a másik, jóval népesebb csoportba azok sorolhatók, amelyek jelentős amortizációs deficit miatt leromlott állagúak, bontandók vagy komoly ráfordításokkal újrahasznosíthatóak. Ebbe a csoportba tartoznak a funkciót veszített épületek is.

A tágabb térség épületeinek ismertetése területrészenként:

Az „**A**” területen városépítészeti és építészeti értelemben nincs épület. Az itt található építmények a jelenlegi közlekedési funkciókat szolgálják ki, amelyek korszerű, kis léptékű az utasforgalomhoz parkoláshoz kapcsolódó létesítmények.

A „**B**” területen helyezkedik el a P+R kialakításával együtt, 2016-ban megvalósult pavilon. A területen jelenleg ez a pavilon biztosítja a P+R rövid idejű, nagy kapacitású, időjárástól védett gyalogos kapcsolatát a 4-es metróval.

A **Budaörsi út menti** épületállomány igen vegyes funkcionális képet mutat: kis családi házak, mindenféle kereskedelmi épületek, telepek, több elhagyott, pusztuló épület, modern szálloda, két jó állapotú kisebb irodaház és hajdani iskola kollégium épülete, valamint a 2818/11 hrsz-ú telken helyezkedik el a műemlékként nyilvántartott Kelenföld pályaudvar forgalomirányító központja is. Az állomány műszakilag értékesebb többszintes épületei folyamatosan keresik up to date funkciójukat, míg a többiek a lassú enyészet és vegetálás során várják a terület átalakulását. A térség fejlesztési folyamataival összefüggésben mindenképp indokolt az épület műemléki védettségének megszüntetése, a védelem megszüntetésének kezdeményezése.

A **Kelenföldi út és Vasút utca** között elhelyezkedő területen döntően lakófunkció van jelen, e mellett helyenként néhány megszűnt vállalkozás nyomai is felfedezhetők még. A telkek egy részén lebontották az öreg, rossz műszaki állapotú épületeket. Itt található egy műemlék társasház és a frissen átadott korszerű Collegium Adalbertinum, amelyek megtartásával mindenképp számolni kell. A Kelenföldi út keleti oldalán változó léptékű és vegyes állagú lakóépületállomány található. E terület szomszédságában, a Kelenföld vasútállomás 2854/30 hrsz-ú telkén két műemlék is elhelyezkedik: a Bartók Béla útnál egy vasutas lakóház, az Etele térnél pedig a Kelenföldi pályaudvar felvételi épülete.

Az **Etele tér** egy rendkívül zavaros funkcionális mixként írható le. Autóbusz állomás avult divat épülete foglalja el a tér déli részét, mely mögött felszíni P+R parkoló található, a korábbi állomásépület műemlék, azonban jelenleg funkcióját veszítette, kvázi romos állapotban várja múzeumvá váló átépülését. Az Etele Pláza léptéke nagyjából megfelel a tér arányainak, de a többi térfal, épület és építmény építészeti megjelenése, állapota nem egyeztethető össze a tér lehetséges jövőképeivel. A közlekedési funkciók mellett egy jó állapotú fásított köztér torzó és egy orbitális, elhibázott villamos

végállomás „díszíti” még a teret. A zaklatott együttes kezelését a térség jövőképeinek megfelelő nagyvonalúsággal kell kezelni.

A **Somogyi út mentéről** kijelenthető, hogy egy totális átmeneti használatú terület, itt értékelhető épületállomány nincs. A funkciók tekintetében P+R parkoló, kitermelt föld tárolás, betonüzem, keverő telep, szukcesszív módon kialakult ligetes facsoportok, talpfa és pályaelemek tárolása, az átmenetiséget kihasználó telephelyek, találhatók.



Az „A” területen jelenleg meglévő busz végállomás és P+R



Háttérben a „B” területen lévő jelenlegi P+R



A P+R Parkoló pavilonja (forrás: epiteszforum.hu)



A forgalomirányító központ (műemlék)



A Kelenföldi vasútállomás állomásépülete (műemlék)



Az Etele tér és az elkészült Etele Pláza



Az örmezői oldalon épülő Budapest ONE





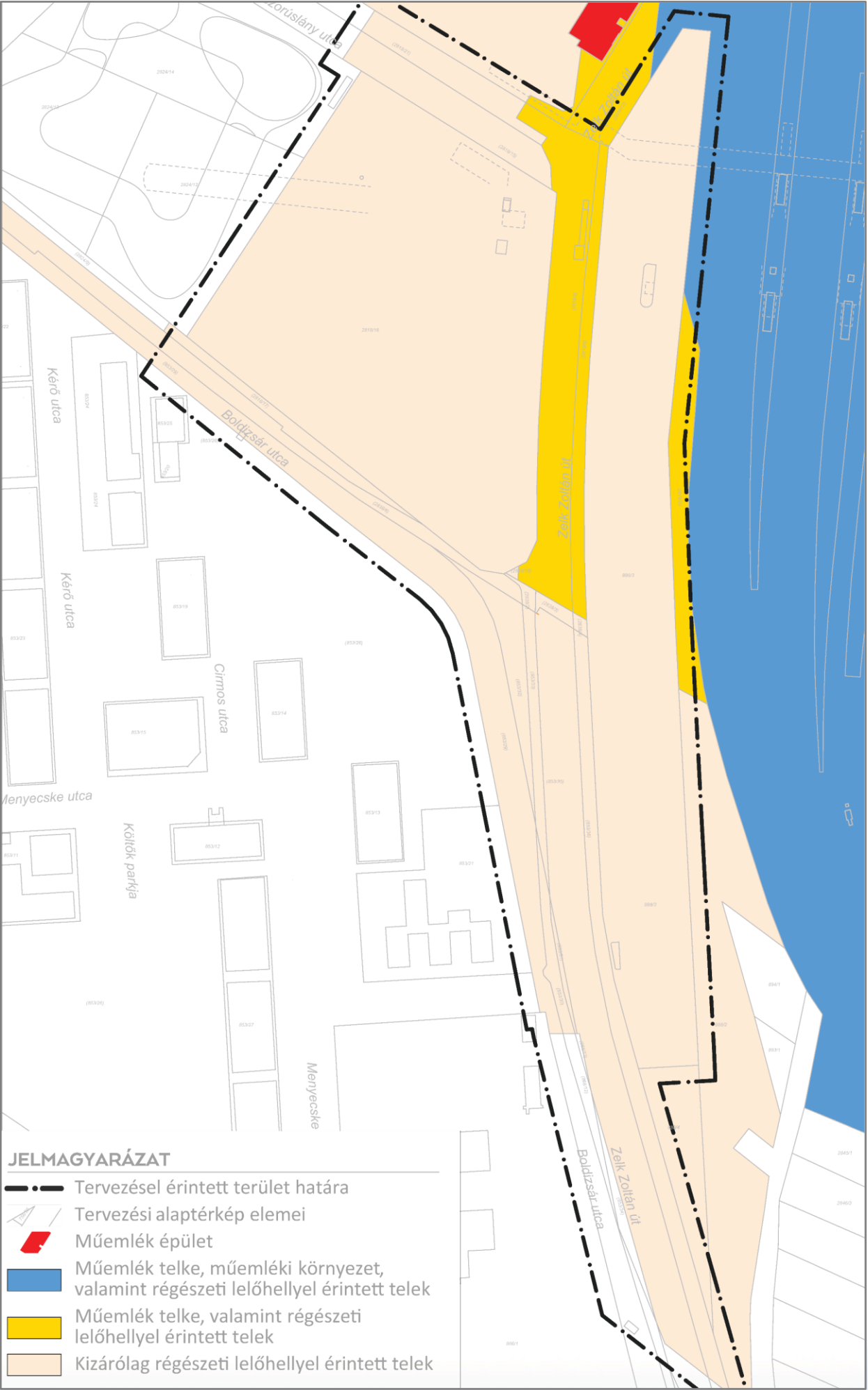


Az épített környezet értékei

A városrendezési munkarész 2021. januárjában készült el. A városrendezési tanulmányban lehatárolt tervezési terület tulajdonviszony és teleknagyság vizsgálata a 2021. december 1-jén, valamint a 2022. január 10-én kiadott tulajdoni lapok másolata alapján készült el.

Helyrajzi szám	Műemléki épület megnevezése (védelem éve)	Műemléki környezet megnevezése	Régészeti lelőhellyel érintett telek (régészeti lelőhely darabszáma, azonosítója)
853/29	-	-	igen (2 - 66476, 70005)
853/30	-	-	igen (2 - 66476, 70005)
853/31	-	-	igen (2 - 66476, 70005)
853/32	-	-	igen (2 - 66476, 70005)
853/33	-	-	igen (2 - 66476, 70005)
853/35	-	-	igen (2 - 66476, 70005)
853/36	-	-	igen (2 - 66476, 70005)
888/2	-	-	igen (2 - 66476, 70005)
888/3	-	-	igen (1 - 70005)
888/4	-	-	igen (1 - 70005)
2818/5	Kelenföldi pályaudvar forgalomirányító központja (2011.)	-	igen (2 - 66476, 70005)
2818/6	Kelenföldi pályaudvar forgalomirányító központja (2011.)	-	igen (1 - 70005)
2818/11	Kelenföldi pályaudvar forgalomirányító központja (2011.)	-	igen (2 - 66476, 70005)
2818/12	Kelenföldi pályaudvar forgalomirányító központja (2011.)	-	igen (2 - 66476, 70005)
2818/15	-	-	igen (2 - 66476, 70005)
2818/16	-	-	igen (2 - 66476, 70005)
2818/17	-	-	igen (2 - 66476, 70005)
2818/18	-	-	igen (2 - 66476, 70005)
2818/20	Kelenföldi pályaudvar forgalomirányító központja (2011.)	-	igen (2 - 66476, 70005)
2818/21	-	-	igen (2 - 66476, 70005)
2818/23	-	-	igen (2 - 66476, 70005)
2838/2	-	-	igen (2 - 66476, 70005)
2838/3	-	-	igen (2 - 66476, 70005)
2838/4	-	-	igen (1 - 70005)
2838/6	-	-	igen (2 - 66476, 70005)
2854/32	Kelenföldi Pályaudvar (2011.) Kelenföldi pályaudvar felvételi épülete (2011.) vasutas lakóház (2011.)	Kelenföldi pályaudvar műemléki környezete	igen (2 - 66476, 70005)

6. táblázat – A tervezéssel érintett terület telkei védeltségének áttekintése  
(forrás: oroksegvedelem.e-epites.hu adatai alapján)





## KÖZLEKEDÉS

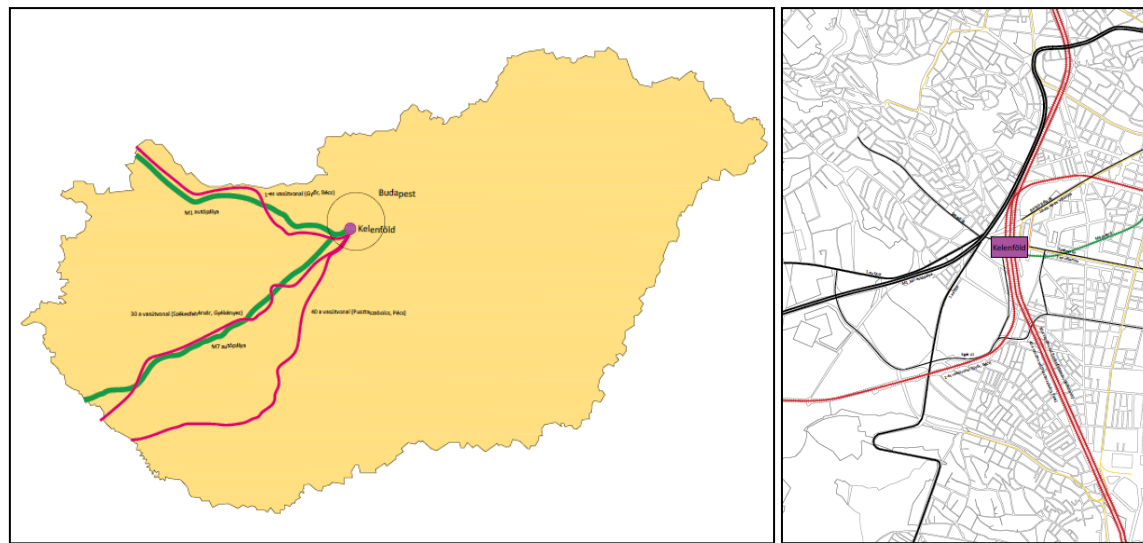
### Közúti közlekedés

A tervezési feladat része és jelen munkarésszel párhuzamosan készül a **Közlekedési funkcióvizsgálat** és a **Villamos vizsgálat**, amelyek részletes helyzetfeltáró, elemző és döntéselőkészítő részeket tartalmaznak a közlekedési szakág valamennyi szegmensét illetően. Ezek kidolgozottsága messze meghaladja a városrendezési munkarész közlekedési fejezeteinek szerepét, de támaszkodik az azokban foglaltakra. Vonatkozik ez a vizsgálati, helyzetelemző és a javaslatokat tartalmazó közlekedési fejezetekre is.

#### Jelenlegi közlekedési adottságok

A tervezési terület közlekedési szempontból többféle funkciónak kell eleget tegyen. Ezek közül a két alapvető:

- ez a főváros nyugati kapuja, amely a kívülről érkező számára azt sejteti, hogy a város szélén vagyunk és itt lépünk be Budapestre,
- másrészt a területet sok tekintetben már körülölelte a város, nyugati irányban is számtalan meglévő és fejleszthető terület található és ennek a jelentősége a szabad területek kihasználása miatt és a beépítés intenzitásának a növekedése által fokozódni fog. Tehát a vasútállomás környéke egy, a város szövetébe integrálódott terület.



26. ábra - Az ország nyugati kapuja és tölcser

A fentiekből adódik egy háromszintű tér- és közlekedésszerkezet, amelynek a tudatos fejlesztése a tervezés feladata:

- az Etele tér- Kelenföld pu. - Őrmező térség, mint fókusz egy olyan többrétegű kapcsolatokat ötvöző intermodális csomópont, amely e többrétegűségből kivéve az autósforgalmat helyet teremti a kerületi ellátó központ kívánta funkcióknak is,
- Az Etele tértől a városhatár felé eső terület, nagy kapacitású P+R parkoló és kapcsolódó szolgáltatások helyszíne, ahol megvalósul a városba áramló autósáradat megállítása, eszközváltása, valamint
- a Móricz Zsigmond körtér és a Csörsz tengely, mint a kívülről érkező impulzusok „lecsengő végállomása” - a főváros legbelső magjának határán.

A helyszín tehát elvágó szerkezeti sajátosságával **megnehezíti** az érkező forgalom számára a várostest elérését, ugyanakkor ezzel a tulajdonságával **óvja** is azt a kedvezőtlen hatásoktól.

Fontos tényező a közlekedés valamennyi ágazatának a tervezése szempontjából a Kelenföld állomás közvetlen környezete és a tőle délre tervezett Dél-budai Centrumkórház (DBC) megközelítése. Egyfelől a DBC közösségi közlekedéssel való elérési vonalai szinte kivétel nélkül érintik a Kelenföld vasútállomást, másfelől felmerül az elővárosi megközelítési irányok és a DBC kiszolgálásának a kombinálhatósága is.

A következőkben értékeljük az itt megjelenő közlekedési ágazatok helyzetét az úthálózat, a közösségi közlekedés (ezen belül a vasút, a metró, a villamos, az autóbuszos kiszolgálás), a kerékpáros- és a gyalogos közlekedés vonatkozásában.

#### Úthálózat

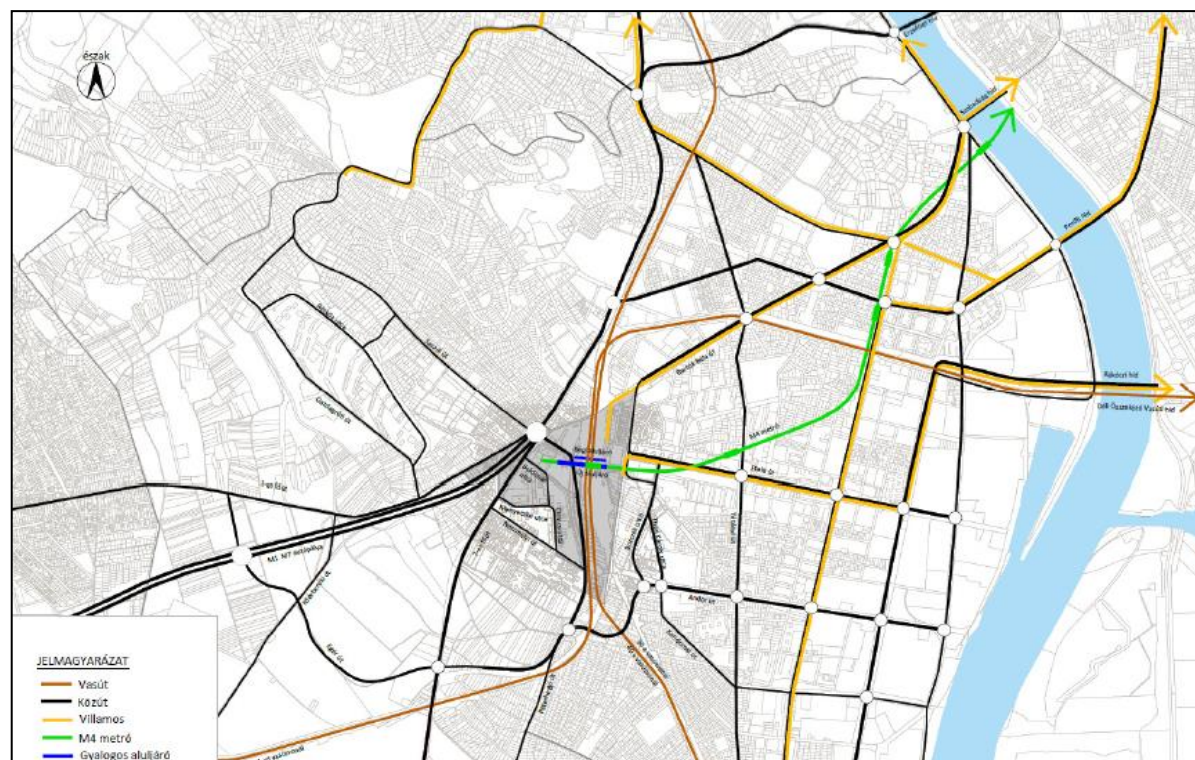
Az Etele tér - Kelenföld pu. - Őrmező térség úthálózatának kialakítása

#### Budapest nyugati kapuja

A Kelenföld állomás két autópálya, és két országos főút bevezetője mellett fekszik. Bécs, Győr irányából az M1-es autópálya, míg Zágráb, Nagykanizsa és a Balaton irányából az M7-es autópálya nyújt eljutást, melyek Budaörsnél összefonódnak és közösen érik el Budapestet. Átlagos napi forgalmuk meghaladja a 120.000 Ej/nap értéket.

Az 1-es főút szintén Hegyeshalom, Győr irányából érkezik, míg a 7-es főút Letenye, Nagykanizsa, Székesfehérvár irányából, párhuzamosan az autópályákkal. A főutak jelentős részben agglomerációs forgalmat szolgálnak ki. Ez a két autópálya és két országos főút az Őrmezei csomópontban egyesül.





27. ábra - A tágabb térség jelenlegi közlekedési kapcsolatai

A Kelenföld állomás az Őrmezői csomópontból elérhető a Koszorúslány utcán keresztül, amelyhez közel 1000 férőhely kapacitású P+R parkoló csatlakozik.

#### Megközelítés a városi területek felől

A vasútállomás Etele téri oldala a Belváros irányából (északról) a Bartók Béla út-Somogyi úton érhető el, Kelenföld városrész központi irányából pedig (keletről) az Etele úton. Déli irányból az autópálya és Kelenvölgy felől az Egér úton, majd a Borszéki úton, Albertfalva, Budafok és Dél-Budatétény irányából pedig az Andor utca - Than Károly úton keresztül érhető el az Etele tér. Az Etele téri oldalon közel 500 férőhely található két P+R parkolóban.

Az Őrmezői oldal Sasad irányából a Sasadi úton -, Gazdagrét irányából a Gazdagréti úton és Őrmezői csomóponton keresztül érhető el a vasútállomás, míg déli irányból (Péterhegyről) a Péterhegyi úton, mely az Egér útból ágazik ki. A XXII. kerület városrészei (Antalfaza, Kőérberek, Vadászhegy, Erdődűlő, Észak-Budatétény) a Balatoni úton keresztül éri el az Őrmezői csomópontot, ahonnan kapcsolat van a vasútállomáshoz.

#### A közvetlen környék

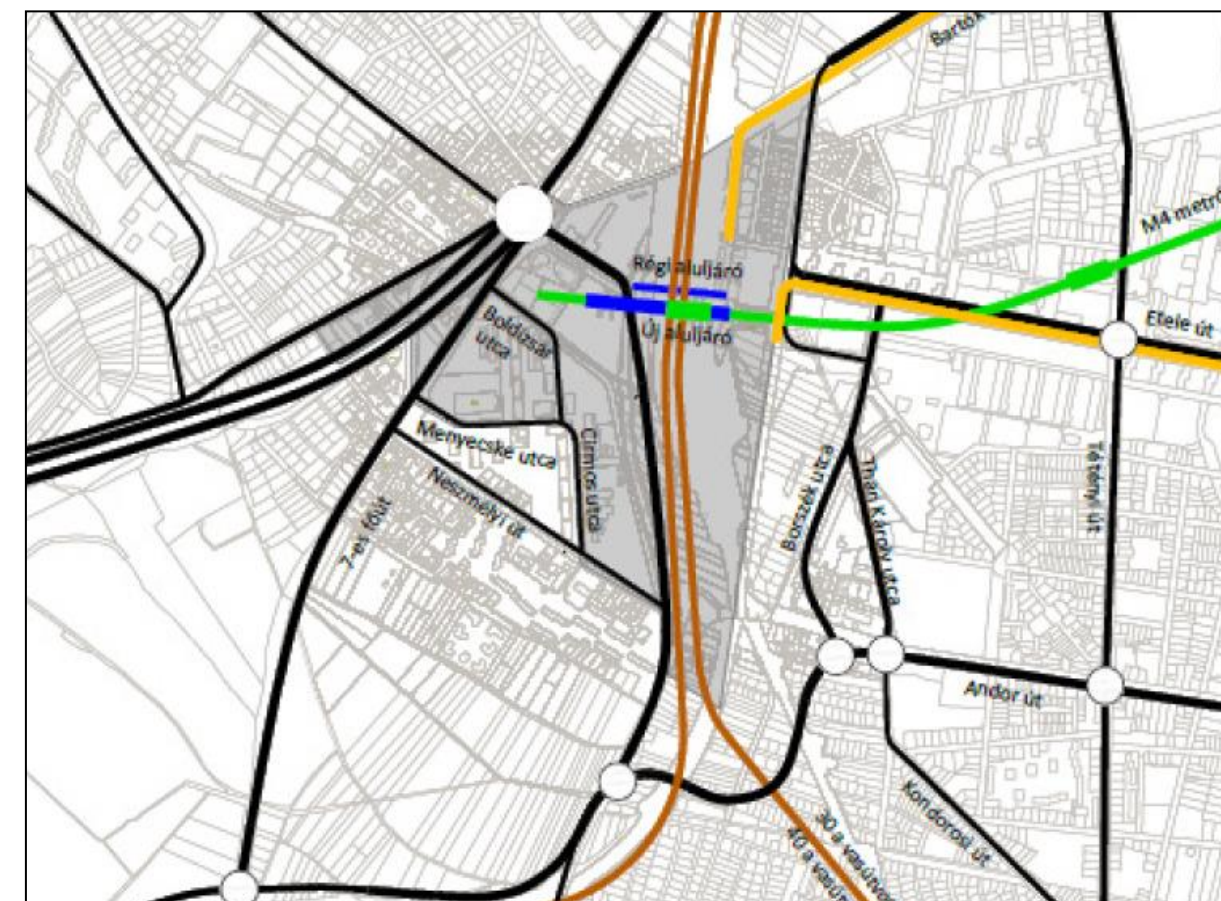
A vasútállomás Őrmezői oldalán található Őrmezői lakótelep, melyről a Neszmélyi úton és a Boldizsár úton van eljutási lehetőség a vasútállomás irányába tovább haladva a Koszorúslány utcán vagy a Zelk Zoltán úton. A vasút és az autópálya bevezető közötti családiházak terület útjai a Budaörsi úthoz csatlakoznak zsákutca jelleggel.

Sasad városrész túloldali raszteres úthálózatának lakóutcái is szintén a Budaörsi útra vannak felfűzve, mely autópálya bevezető gátként szakítja el a vasútállomás környékét a családiházak övezettől. A belváros irányú eljutás Sasad területéről az Őrmezői csomópontban, illetve a Gazdagréti út Budaörsi út csomópontjában lehetséges - kerülővel.

A Kelenföldi oldal családi házas lakóövezeteiből a Hadak útja biztosít eljutást a vasútállomás irányába.

A lakótelepi övezet a Vahot utca és Etele úton keresztül csatlakozik az Etele térhez.

A Belváros irányából a Somogyi út, Kelenföldi út és a Vasút utca kapcsolódik a vasútállomáshoz, melyek közül a Somogyi utca rendelkezik gyűjtőúti szereppel.



28. ábra - Az Őrmezői szűkebb térség jelenlegi közlekedési hálózata (lásd. külön tervlapon is)



Közösségi közlekedés

Metró

Az M4 vonal végállomása a Kelenföldi vasútállomás vágányai alatt helyezkedik el. Az aluljáró rendszer az állomás fő eleme, amely minden vasúti peronhoz csatlakozik, emellett közvetlen mozgólépcsős kijáratokkal:

- Őrmezőre: 3 mozgólépcsős kijárat + liftek
- P+R-be: 1 mozgólépcsős kijárat + liftek
- Etele tér: 1 mozgólépcsős kijárat + liftek

A 7,34 km hosszú 10 megállóhelyes vonal tervezett utasszáma 300-360 ezer utas/nap volt. A vonal a rövid szakasz ellenére, az Etele tér – Kálvin tér szakaszon bevált, a 4 Kocsis Alstom szerelvények kihasználtak.

Villamos

Az Etele téren jelenleg két villamos végállomás található. Az 1-es villamos az Etele Pláza előtt, a Gyergyótölgyes utcánál áll meg. Az 1-es villamos 2019-ben került meghosszabbításra az Etele térig. A 19-es és 49-es villamosok a volt indóház mögött, a Vasút utcából indulnak, a tér északi oldalában. Az 1-es villamos végállomása kiépítése során a másik két viszonylat számára is készült utasforgalmi peron, de a villamos Somogyi utcába visszahelyezése a lakossági tiltakozás miatti elmaradt, így a megépült közép peron fele nincs használatban.

Az 1984 óta működő 1-es villamos, 2019 júniusában érte el az Etele teret, és az ott létesített 4 vágányos végállomást. A 18,2 km hosszú vonal 32 megállóval rendelkezik, ebből 5 megállójában metró, és 2 megállójában HÉV kapcsolat adott. Ezek mellett 10 jelentős átszállópontja van.

A vonalon a korábbi 3 kocsis magaspadlós Tatra villamosok mellett, 17 db teljesen alacsonypadlós 56 m hosszú modern CAF szerelvény is közlekedik. A vonal csúcsidőben 3 percenként jár, így kapacitása meghaladja a 6000 férőhely/óra/irányt.

Autóbusz – BKK autóbusz közlekedés

A jelenlegi BKK autóbuszhálózat az alábbi irányok felé ad szolgáltatást:

Végállomásozó járatok:

- XI. Gazdagrét (8E) (108 E, 153, 154 áthaladó)
- Belváros, Újpalota (8E) (108 E áthaladó)
- Budatétény (150 áthaladó)
- Kamaraerdő, Mechanikai művek (87 – 187)
- Farkasrét (53 áthaladó csak 1 irány)
- Savoya Park (141, 250, 251)
- Budafok (250 B, 251 A)
- Baross Gábor telep (101 B)
- Campona (101 E, 88)

Áthaladó járatok:

- Újbuda (150)
- Infopark (153)
- Budapest (154)

Az agglomerációs települések felé közlekedő járatok:

- Budaörs (40, 40 B, 40 E)
- Törökbálint (172, 173, 272, 88A)
- Budakeszi (188, 188E)

A tervezett autóbusz terminál területén, egy ideiglenesnek szánt BKK autóbusz végállomás működik, melyet a FŐMTERV terve szerint építettek meg. (91.09.037/11.07.188.) A 2014. tavaszán átadott metróvonalhoz épült meg az említett végállomás az Őrmezői oldalon, valamint az M1 – M7 bevezető szakasz kombinált csomópontja.

Az Őrmezői autóbusz végállomásra érkező járatok, amelyek északról érkeznek, mindegyike érinti az új aluljárós – jelzőlámpás M1 – M7 csomópontot és a Koszorúslány utcán éri el a végállomást. A déli délnyugati irányok az Egér úton érkeznek és a Zelk Zoltán utcán érik el a végállomást.

A reggeli csúcsidőszak 3 órájában 170 BKK járat érkezik a végállomásra, csúcsórában a mértékadó irány a Koszorúslány utcán 68 autóbusz érkezik (7:00-8:00 óra között).

Az Etelei téri VOLÁNBUSZ végállomás a Pest megyei helyközi, dunántúli regionális járatokat fogadja, emellett néhány távolsági és nemzetközi járat is érkezik ide. A járatok érkezési iránya az M1 és a 7.sz. főút. Jellemző, hogy az Őrmező végállomásra érkeznek, ez reggel 6:00-9:00 óra közötti időszakban 64 járatot jelent, majd az Egérúton át Etele tér felé haladnak végállomásozni. Az utasforgalom döntő többsége metróra száll át Őrmezőn. 07:00 – 08:00 között reggeli csúcsórában 26 járat érkezik a végállomásra, megáll, majd az Egér úton éri el az Etele teret.

Az intermodális csomópontban, az Őrmezői és az Etelei téri végállomások egyesítésére kerül sor jelentősen kibővült területen. Az Etelei téri végállomás megszűnik.



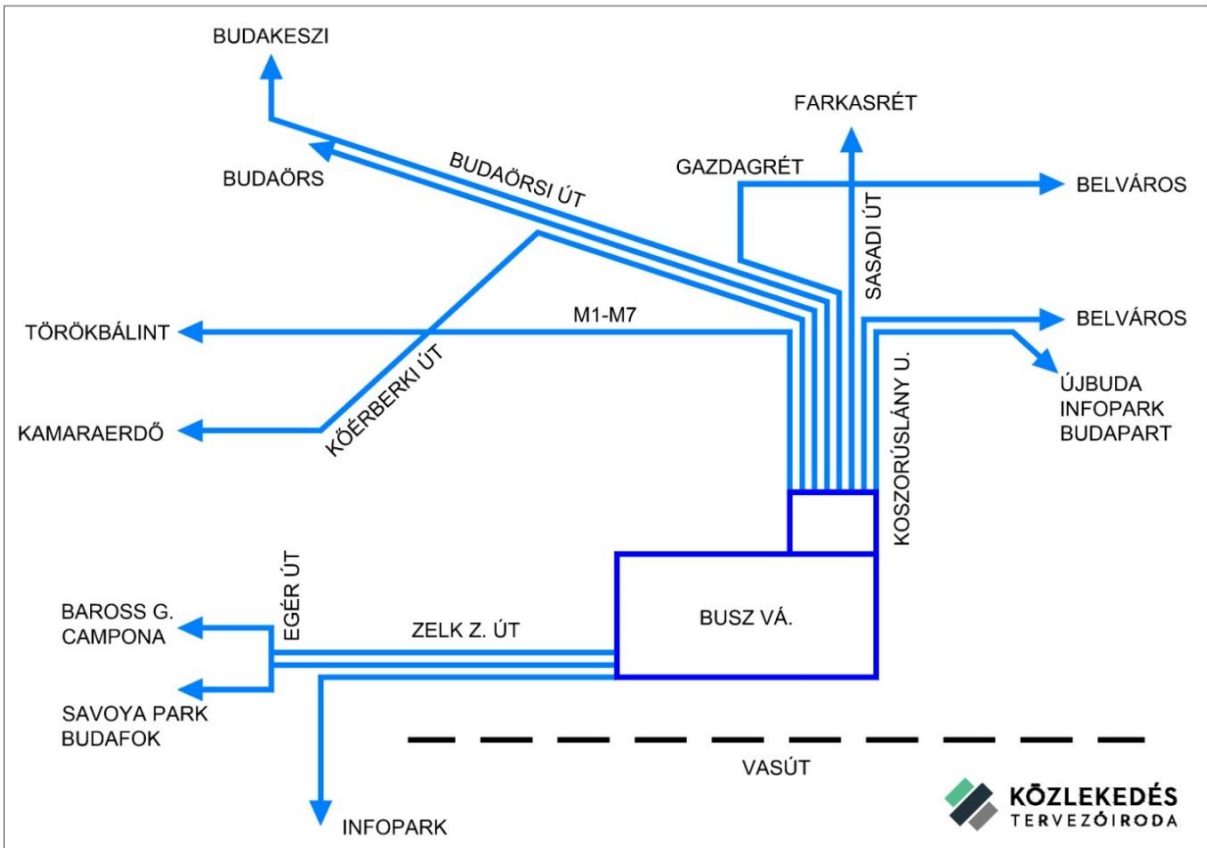
2025. 09.



VÁROSÉPÍTÉSZET



A jelenlegi autóbusz végállomásra érkező–induló járatok irányultságát a következő sematikus funkcióábra mutatja be.



29. ábra Az Órmezői buszterminál kapcsolatai

#### Közúti közlekedés

A Kelenföld vasútállomás két autópálya, és két országos főút bevezetője mellett fekszik. Bécs, Győr irányából az M1-es autópálya, míg Zágráb, Nagykanizsa és a Balaton irányából az M7-es autópálya nyújt eljutást, melyek Budaörsnél összefonódnak és közösen érik el Budapestet. Átlagos napi forgalmuk meghaladja a 120.000 Ej/nap értéket.

Az 1-es főút szintén Hegyeshalom, Győr irányából érkezik, míg a 7-es főút Letenye, Nagykanizsa, Székesfehérvár irányából, párhuzamosan az autópályákkal. A főutak jelentős részben agglomerációs forgalmat szolgálnak ki. Ez a két autópálya és két országos főút az Órmezői csomópontban egyesül.

Tágabb értelemben leírt útkapcsolatok biztosítják a Nyugati városkapu és a dél-budai kerületek, dunai átkelések (M0 és Rákóczi híd), a regionális, és távolsági forgalom kapcsolatát az M4 északi kijáratával.

Az Órmezői oldalon Sasad irányából a Sasadi úton, Gazdagrét irányából a Gazdagréti úton és az Órmezői csomóponton keresztül érhető el a vasútállomás, míg déli irányból (Péterhegyről) az Egér

útból kiágazó Péterhegyi úton. A XXII. kerületi városrészekből (Antalháza, Kőérberek, Vadászhegy, Erdődűlő, Észak-Budatétény) a Balatoni úton keresztül érhető el az Órmezői csomópont, ahonnan kapcsolat van a vasútállomáshoz.

A Kelenföld vasútállomás Etele téri oldala a Belváros irányából (északról) a Bartók Béla út-Somogyi úton érhető el, Kelenföld városrész központi irányából pedig (keletről) az Etele úton. Déli irányból az autópálya és Kelenvölgy felől az Egér úton, majd a Borszéki úton, Albertfalva, Budafok és Dél-Budatétény irányából pedig az Andor utca - Than Károly úton keresztül érhető el az Etele tér. Az Etele téri oldalon két P+R parkolóban közel 500 férőhely található.

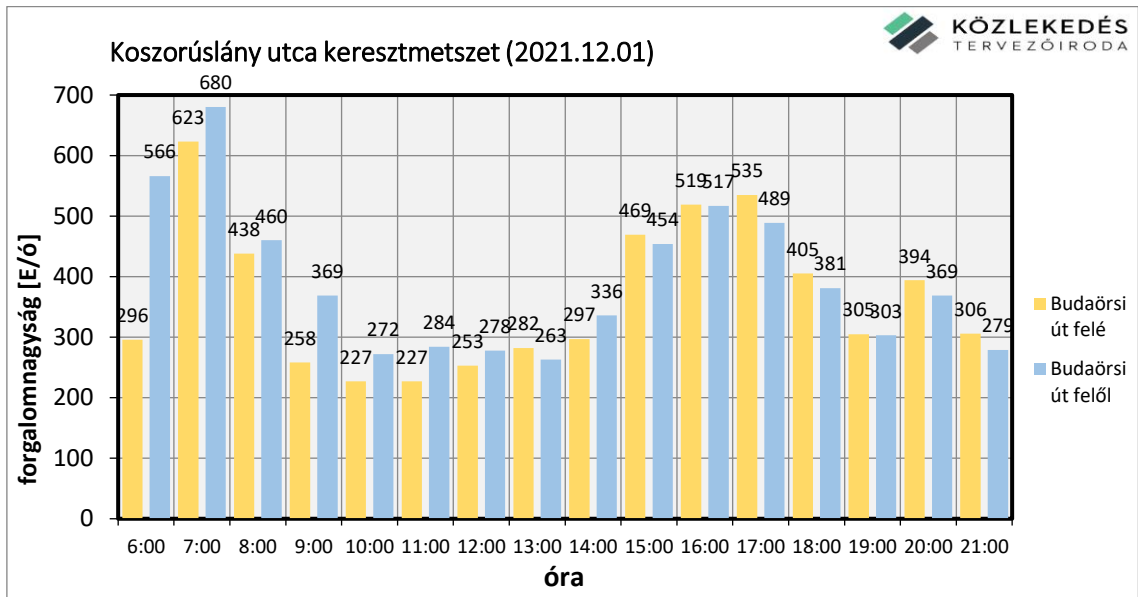
A Kelenföld vasútállomás Órmezői oldalán található az Órmező lakótelep, melyről a Neszmélyi úton és a Boldizsár úton van eljutási lehetőség a vasútállomás irányába tovább haladva a Koszorúslány utcán vagy a Zelk Zoltán úton. A vasút és az autópálya bevezető közötti családi házas terület útjai a Budaörsi úthoz csatlakoznak zsákutca jelleggel.

Sasad városrész túloldali raszteres úthálózatának lakóutcái is szintén a Budaörsi útra vannak felfűzve, melyet az autópálya bevezető gátként szakít el a vasútállomás környékétől. A belváros irányú eljutás Sasad területéről az Órmezői csomópontban, illetve a Gazdagréti út Budaörsi út csomópontján keresztül – csak kerülővel – lehetséges.

A közvetlen környezet jelenlegi közúti forgalomnagyságának meghatározására 16 órás kamerás forgalomszámlálás történt 7 helyszínen, 2021. decemberében.

A közúti forgalom felméréséből részletesen a Koszorúslány utca jelenlegi forgalmi adatait az alábbiak.

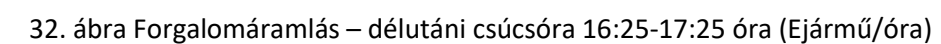
#### 1. mérési helyszín – Koszorúslány utca



30. ábra Koszorúslány utca keresztmetszet (2021.12.01)



Az Őrmezői autóbusz végállomás környezetében végzett 16 órás kamerás forgalomszámlálás eredményeként a reggeli és délutáni csúcsóra forgalom adatait mutatják be a következő ábrák.





## KÖZMŰVESÍTÉS

Újbudán, a Kelenföldi vasútállomás környezetének városfejlesztése során a településtervező javaslatot adott az egyes területek hasznosítására és az építési lehetőségekre. A vizsgált területen építeni csak a még hatályos helyi építési szabályzat előírásainak és a javasolt helyi építési szabályzatnak is megfelelően, a teljes közműellátás esetén lehet. A teljes közműellátáshoz biztosítani kell a közüzemű ivóvíz ellátást, a tűzvíz ellátását, a szennyvízelvezetését, a csapadékvíz elvezetését, a terület vízelöntésének elkerülését szolgáló védelmét, a villamosenergia ellátást, a termikus energiaellátást (távhő, vagy földgáz és/vagy megújuló energiahordozó igénybevételével), valamint az elektronikus hírközlési ellátást. Továbbá törekedni kell a terület gazdaságos üzemeltetését szolgáló közműellátást érintő lehetőségek biztosítására, a nem ivóvíz minőségű vízigényt kielégítő locsolóvíz ellátás megoldására és a fenntarthatóságot javító megújuló energiahordozó hasznosítás minél szélesebb körű lehetőségének igénybevételére.

A terület teljes közműellátásának megoldásához a főváros egységes hálózati rendszeréhez tartozó, a vizsgált területen üzemelő hálózati kapcsolatok, bázisok vehetők igénybe.

A településrendezési terv alapján a terület távlatilag megengedett beépítésének, új épületek, épület bővítések, átépítések teljes megvalósítása esetén, azok teljes közműellátásához prognosztizálható közműigények a takarékosagra törekvés ellenére növekedni fog. A távlatilag várható közműigény növekmények, közművenként, a meglévő hálózatokról, azok karbantartásával és az aktuálissá váló rekonstrukciója során megvalósítandó kapacitásbővítésének megoldásával kielégíthetők lesznek.

Az új és többlet közműigények kielégítési lehetőségéről és feltételeiről a szolgáltatók csak a tényleges beruházói igénybejelentésre nyilatkoznak. Előzetesen a vizsgált területen üzemelő hálózatok, azok esetenként szükséges kapacitásbővítésével és megfelelő műszaki jókarba tételükkel a jelentkező igények ellátására rendelkezésre állnak. A jelentkező új közműigények kielégítésének feltétele közművenként a közhálózati csatlakozások kiépítése, továbbá vízi közműveknél (víz, szennyvíz, csapadékvízre és rétegvizekre vonatkozóan is) az alpbázisok fejlesztésére közműfejlesztési hozzájárulás befizetése, energia közműveknél és elektronikus hírközlésnél a szolgáltatókkal a szolgáltatási szerződések-megállapodások megkötése, amelyben a szolgáltatók a szolgáltatás műszaki-gazdasági feltételeit, benne a meglévő hálózati rendszer fejlesztési igényeit is rögzíthetik.

Ha az új beépítésre tervezett területen meglévő közműhálózatok haladnak keresztül, azok szükséges kiváltásáról, esetenkénti felszámolásáról az új beépítés megvalósításának előkészítéseként, az új beépítés beruházásának kell gondoskodni.

A terület közműellátása megfelelőnek tekinthető mind az 5 részterület tekintetében. Ez alól a Somogyi út – dél terület kivételt képez, melyre csak a közvilágítás hálózat épült ki, így ennek a területnek a közművel való ellátásához a közműhálózatok fejlesztése szükséges. Továbbá az egyes részterületek fejlesztésével, annak területi feldarabolása szintén közműfejlesztési feladatokat von maga után.

A területfejlesztések kapcsán egyes közmű-keresztezések átépítése, valamint a területen jelenleg áthaladó közművek kiváltása válhat szükségessé. Az útépítésre kijelölt területen helyet és lehetőséget kell biztosítani egyes közműszolgáltatók távlati fejlesztési tervének megvalósításához is.

### Víziközművek

#### 1.1.1. IVÓVÍZELLÁTÁS

A kerület ivóvíz ellátási rendszere a főváros vízellátási rendszeréhez, a főnyomócső és gerinchálózatához csatlakozik. A főváros ivóvíz ellátását a Fővárosi Vízművek Zrt. szolgáltatja.

A vízellátás bázisai a Duna északi és déli partja mellé telepített kútsorok, ahonnan táplált gerincvezeték hálózat szövi át a főváros területét. A kutak vízbázisának vízminőség védelmét szolgáló hidrogeológiai védőterület kijelölésre került, az nem éri el a területet, de a vizsgált terület térsége kiemelt vízminőség-védelmi terület övezetén fekszik, az arra vonatkozó előírásokat figyelembe kell venni.

A főváros vízellátó hálózata a város nagy kiterjedtsége és az eltérő topográfiai viszonyai miatt különböző ellátási zónákra van felosztva. A XI. kerület ivóvízhálózata 12 nyomásvonalra van osztva, a vizsgált városrész területe az ún. 20-as Pesti alap zóna ellátási körzetének hálózatához tartozik. A területen belül gépház nem üzemel, a szomszédos gépházokról biztosított az ellátás.

A vizsgált területen üzemelő vízvezetésekre az előírásoknak megfelelően a szükséges tűzvíz csapok elhelyezésre kerültek, amelyek a térség számára a **mai kiépítettségének megfelelő tűzvíz ellátást biztosítani** tudják.

A fejlesztési területen a vízellátó hálózat kiépült, a részterületek a határoló utcák menti hálózatról kielégíthetők. Ez alól kivételt képez a Somogyi út déli részterületének ivóvíz ellátása, ahol a **vízellátó hálózatot a Somogyi út mentén ki kell építeni** az Etele utcától. A **nagyobb léptékben fejleszteni kívánt tömbök, telkek esetén** részletesebb vizsgálatok, egyeztetések során **tisztázhatók az ellátási feltételek**.

Új útépítés, vagy burkolat felújítás esetén a Fővárosi Vízművek Zrt. általános előírása, hogy a régi, elavult öntöttvas és azbesztcement vízcsöveket ki kell cserélni a beruházás során, így számításba kerültek ezen kiváltások is.

A tervezett új beépítéseknél a tűzvíz ellátást elsődlegesen a közhálózatról kell biztosítani, ezért javasolt, hogy a közhálózati csatlakozás kiépítése a térségben üzemelő nagyobb paraméterű vezetékről történjen, amelyről nagyobb a vételezhető tűzvíz mennyisége. Az építendő új vezetésekre is az előírások szerinti sűrűségben tűzcsapok felszerelése szükséges.

Az egyes új beruházásoknál, azok tervezésekor a pontosabb tűzvíz igény ismerete alapján lehet meghatározni a tűzvíz ellátást. A közhálózatról vételezhető tűzvíz mennyiség feletti igény kielégítésére helyi tűzvíz tároló medence létesítési igényével kell számolni.



Arra is fel kell hívni a figyelmet, hogy az épületek, különösen a magasabb házak esetén, az egymástól való távolságtartás is fontos, hogy tűz esetén a tűzoltó az épületeket meg tudja közelíteni, szükség esetén körül tudja járni és a tűzoltó berendezését üzemeltetni tudja.

### 1.1.2. VÍZELVEZETÉS

A vizsgált területen elválasztott és egyesített rendszerű vízvezetés egyaránt üzemel. A vízvezetés jellemzően a tervezési területen belül a vasúttól nyugatra, a Sasadi út vonalától délre elválasztott rendszerű, a Sasadi úttól északra, valamint a vasút keleti oldalán egyesített rendszerű.

### 1.1.3. SZENNYVÍZELVEZETÉS

A XI. kerület vizsgált városrésze már teljes csatornázottságúnak tekinthető. A szennyvíztisztítás terén volt nagyobb elmaradás egészen a csepeli un. Budapesti Központi Szennyvíztisztító telep (BKSZTT) átadásáig. A főváros budai oldalán az északi vasúti összekötő hídtól vezették a szennyvizet a Kelenföldi átemelő telepre, ahonnan 2010-ig tisztítás nélkül (csak mechanikai szűrés alkalmazásával) vezették a vizet a befogadó Dunába. 2010-ben a BKSZTT szennyvíztisztító telep üzembe helyezésével egyidejűleg adták át a vizsgált területen a Galvani út végén a Duna partjánál létesített Duna meder alatti átvezetést biztosító 2x1200-as nyomócsatornát, amellyel a Budai oldalon összegyűjtött szennyvizet vezeték át a szennyvíztisztító telepre. A budai oldali szennyvizet jelenleg is a Kelenföldi átemelő telepen gyűjtik össze, majd nyomóvezeték segítségével továbbítják a mederalatti átvezetést biztosító nyomócsatornába.

A vizsgált városrészben a fekáliás szennyvizet tartalmazó csatornahálózatot, azaz a szennyvíz, valamint az egyesített rendszerű csatornahálózatot a Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. üzemelteti.

A Fővárosi Csatornázási Művek Zrt. valamennyi tervezett fejlesztésnél kéri figyelembe venni a vízvezető **hálózati rendszer korlátozott befogadóképességét** és a fejlesztés lehetőségét meghatározó alapként a főváros távlati csatornázási tervét. Ezt a távlati csatornázási tervet, mint kerettervet kell kezelni, amiben rögzítettet meghaladó többlet fogadását a szolgáltató nem tudja biztosítani és a csatornaépítési feladatokra anyagi fedezettel nem rendelkezik.

A helyzetfeltáró vizsgálat során előzetes tájékoztatásként a szolgáltató jelezte, hogy a XI. kerület csatornaművének kihasználtsága elérte azt a fokot, ahol már **minden terhelésnövekedést a szolgáltatónak mérlegelni kell.**

A XI. kerület főgyűjtő-gyűjtő csatornáinak kapacitását, a jelenleg érvényes általános csatornázási tervének, ill. a csatornázottság mértékének figyelembevételével megállapítható, hogy a meglévő hálózat gyakorlatilag telített, többlet vizet fogadására csak korlátozott mértékben képes, illetve folyamatos fejlesztési igényével kell számolni. Az egyes új beépítéseknél keletkező többlet szennyvizet elvezetéséhez szükséges csatornafejlesztésre a szolgáltató gazdasági fedezettel nem rendelkezik, ezt a beruházás költségterhére lehet csak megvalósítani.

A fejlesztési területek többsége mentén a szennyvízcsatorna-hálózat kiépítésre került. Az KIM területet a **szennyvízcsatorna csupán megközelíti, kisebb hosszon a Koszorúslány utcában, vagy**

**mintegy 110 m-es hosszon a Boldizsár utcában annak meghosszabbítása válhat szükségessé.** A Somogyi út déli területét a Somogyi út mentén haladó egyesített csatorna szintén érinti, de ennek az utca meghosszabbításában való fejlesztésével számolni szükséges. A Budaörs menti terület délnyugati sarkában kisátmérőjű egyesített csatorna halad keresztül, ennek kiváltásáról a fejlesztések függvényében gondoskodni kell egy mintegy 85 m-es hosszon.

### 1.1.4. CSAPADÉKVÍZ ELVEZETÉS

A vizsgált terület döntő hányadáról a csapadékvizek elszállítása egyesített rendszerű csatornahálózattal megoldott. Elválasztott rendszerű vízvezetés csak az utóbbi időkben beépített térségben létesült, mint az Őrmező területén. Az elválasztott rendszerű vízvezetés jellemzően zárt csapadékcatorna hálózattal megoldott, de a kisebb intenzitással beépített területen a csapadékvizek összegyűjtése még ma is jellemzően nyílt árokhalózzal történik. A csapadékvíz zárt, illetve nyitott gyűjtő csatornáival összegyűjtött vizet főbb árkok, vízfolyások vezeték a befogadóba, mint amilyen a vasút nyugati oldalán is halad a Neszményi úttól. A szétválasztott rendszer a Budaörsi út menti terület, a KIM és a P+R területek mentén épült ki.

A fejlesztések megvalósítása a kedvező törekvések ellenére többnyire a terület burkoltsági arányának növekedésével jár, s ezzel együtt az elvezetendő csapadékvíz mennyisége is nő. A szélsőséges csapadék-események is, korábban nem becsült mértékű csapadékvíz elvezetési igényeket okoznak. A kiépített egyesített rendszerű csatornahálózattal rendelkező utcákban a nagyobb záporoknál a csatornahálózat túlterheltté válik, zavart okozva az elvezetés útján, illetve túlterheli a befogadó szennyvíztisztító telepet. A megfelelő vízvezetés, víztárolás, vízviisszatartás kialakításának hiánya komoly veszélyeztetést okoz.

Ennek elkerülésére **a városrész vízvezető rendszerét fejleszteni kell** a nagyobb intenzitású záporok, előforduló „villámárvíz” fogadására, elvezetésére. A fejlesztés keretében hosszabb távú előre-gondolással célszerű lenne megvizsgálni az egyesített rendszerű vízvezetésű hálózat elválasztott rendszerű vízvezetésre való átépítés lehetőségét. A jelenlegi egyesített hálózat hosszabb távon a csapadékvíz elvezetésére lenne alkalmas, a szennyvízgyűjtésre pedig új hálózat kiépítésére lenne szükség.

A távlati célok megvalósításáig a fejlesztések lehetőségét korlátozza, illetve szabályozza a szolgáltató távlati csatornázási terve, amelyben az egyes tömbökről a közcatornahálózatba **bevezethető csapadékvíz mennyiségét, illetve a megengedett burkolási mértéket rögzítették.** Az egyes telkekről az, azt meghaladó mennyiségű csapadékvíz elszállítását a szolgáltató nem tudja vállalni. Ezért vagy a telek burkoltságát kell csökkenteni, vagy a csapadékvíz viisszatartását kell telken belül megoldani.

A csapadékvíz korlátozott tovább szállítási lehetősége miatt a vízvezető rendszer fejlesztésében **nagyobb szerepet kap a helyi víz-visszatartás megoldása.** Új beruházásoknál már elvárásként fogalmazható meg a helyi, telken belül kialakítandó vízviisszatartás igénye. A telken belül kiépítendő záportározással a vízviisszatartás megoldható, amelyből fékezten és késleltetve lehet csak a vizet a közhálózatba kivezetni.



A nagyobb biztonságot adó vízelvezetést a távlatilag megvalósítandó elválasztott rendszerű vízelvezetés tudja majd biztosítani, amelynek befogadójaként kedvező adottságként a Duna rendelkezésre áll. Az új beépítésű területeken már elválasztott rendszerű csatornaépítés javasolható, még akkor is, ha az, jelenleg csak egyesített rendszerű csatornára csatlakozással szállítható tovább.

#### Energiagazdálkodás, energiaellátási rendszerek

A kerületben és a vizsgált terület térségében levő fogyasztók energiaellátására a vezetékes energiahordozók közül a villamosenergia, a távhő és a földgáz áll rendelkezésre, amelyek a korszerű, környezetbarát energiaellátást lehetővé teszik.

Az energiagazdálkodás fejezetben ki kell emelni a terület természeti adottságaként rendelkezésre álló napenergiát, mint megújuló energiahordozót, aminek hasznosításával, bár általánosan nem jellemző, de hasznosítása iránti érdeklődés növekszik.

#### 1.1.5. VILLAMOSENERGIA ELLÁTÁS

A főváros villamosenergia-ellátását 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 XI. kerületben, Albertfalva déli részén üzemel egy iparági alállomás, az ún. Albertfalvai 220/132 kV-os alállomás, amelyről indul a kerület ellátását szolgáló 132 kV-os főelosztó hálózat.

A vizsgált terület közelében a villamosenergia iparág egyik bázisa üzemel, a Kelenföldi Hőerőmű, amelyben termelt villamosenergia 132 kV-os hálózattal a Hauszmann utcai alállomásnál csatlakozik a főelosztó hálózati rendszerhez.

A XI. kerület, benne a vizsgált terület fogyasztóinak ellátására közép-feszültségű elosztóhálózatot építettek, amely felfűzi a fogyasztói transzformátor állomásokat. A vizsgált terület a szolgáltató 10 kV-os hálózati rendszeréről ellátott. A fogyasztói igények a transzformátoroktól táplált kisfeszültségű elosztóhálózatról nyernek kielégítést. A kisfeszültségű elosztóhálózat, hasonlóan a közép-feszültségű hálózatokhoz, döntően földalatti kivitelezéssel épültek.

A kerületben az utóbbi időkben épített, vagy rekonstrukció során felújított közvilágítású útszakaszokon, már korszerű, energiatakarékos közvilágítást létesítettek, lámpatestek, energiatakarékos világító testek alkalmazásával, de ma is üzemelnek még régi építésű szakaszok.

A villamosenergia ellátás egyelőre alapvetően a közhálózatról tervezett. A villamosenergia szolgáltatási törvény (VET) értelmében a villamosenergia **ellátáshoz szükséges közhálózat fejlesztést a szolgáltatónak saját beruházásként kell megoldani, a fogyasztóval szolgáltatási megállapodást köthet, amelyben rögzítheti a szolgáltatás feltételeit.**

A várható villamosenergia igény növekedés kielégítését elsődlegesen a meglévő hálózat igénybevételel kell megoldani. A meglévő transzformátor állomáshelyeken, a transzformátor

állomások átépítésével, illetve a nagyobb villamosenergia igénynövekedés területének súlypontjánál **új állomáshely létesítésével kell, az igény tényleges jelentkezése esetén a kapacitásnövelést megvalósítani.** Előzetesen a nagyobb új beruházásoknál kell új állomás telepítési igényével számolni, egyéb területeken az igénynövekedést a megújuló energiahordozók hasznosításával kompenzálni lehet. Az új fejlesztési területek irányába, az alállomástól induló új kábelkör kiépítési igényével is számolni kell.

Új transzformátor állomáshelyeket úgy kell kialakítani, hogy nagyobb egységteljesítményű transzformátor gép befogadására is megfeleljen. A várható igénynövekedést egyszerű kapacitásnövelő gépcserével meg lehessen oldani.

A transzformátorokról induló kisfeszültségű elosztóhálózatról lehet az egyes fogyasztók ellátását megoldani. A helyi építési szabályzatban rögzítetteknek megfelelően **új hálózatépítés már csak földalatti elhelyezéssel történhet.** A föld feletti hálózattal rendelkező területen is új házi bekötést már csak földalatti csatlakozással szabad kivitelezni, hogy a távlati hálózatfektetési mód átalakítási lehetőségét majd a bekötések minél kisebb aránya korlátozzák.

A térség vonzásának növelése érdekében a közvilágítás fejlesztése is szükséges. A közlekedés, a vagyon és a személyi biztonság fokozott védelmén túl esztétikai igényeket is ki kell elégíteni a közvilágításnak. Az új közvilágítási hálózatok már csak földalatti elhelyezéssel építhetők, lámpatestek emelhetik ki a terület látványát. Egyéb területeken marad a tartóoszlopra szerelt lámpafejekkel történő megvilágítás, de ezek között is lehet arculat-alakítóbb, igényesebb lámpafejet kiválasztani.

A részterületeken kiépült közép- és kisfeszültségű, valamint közvilágítási hálózat, melyek azonban csak mai belső igényeket elégítenek ki, ezek a jövőbeli funkcióktól függően elbonthatók, kiválthatók. A Somogyi út északi területén található transzformátor állomások is, melyek a fejlesztési területen kívüli területeket is ellátnak, ezek áthelyezéséről gondoskodni kell. A Somogyi út déli területén energiaátviteli kábelből csak közvilágítást ellátó kábel található, ezért a terület energiaellátását a fejlesztési terület funkciójától függően kis- vagy közép-feszültségű kábellel szükséges kielégíteni.

#### 1.1.6. FÖLDGÁZELLÁTÁS ÉS CH SZÁLLÍTÁS HÁLÓZATI RENDSZERE

A főváros földgázellátásának üzemeltetője az MVM Főgáz Földgázhálózati Kft. A főváros gázellátása egységes hálózati rendszerrel épült ki. A XI. kerület gázellátása a fővárosi hálózati rendszerének része.

A főváros gázellátása az FGSZ Zrt által üzemeltetett országos nagynyomású szállítóhálózati rendszerről biztosított. A nagynyomású szállítóvezeték egyik ága áthalad a vizsgált városrész területén a Szerémi úton a Kelenföldi Hőerőmű ellátására, amely a primer energiahordozó ellátása mellett a környék ellátásának is a bázisa.

A vizsgált terület térségében a nagyobb fogyasztók ellátását részben közvetlen a nagyközép-nyomású gerinchálózatról kiépített bekötéssel, részben a körzeti nyomáscsökkentők betáplálásával biztosítják. A fogyasztók ellátása a körzeti nyomáscsökkentőktől induló kisnyomású elosztóhálózatról megoldott.



A tervezett fejlesztések megvalósításával jelentkező új, többletigényt várhatóan a kiépített gerinchálózatról ki lehet elégíteni. Ha a gázfogadó-nyomáscsökkentő kiterheltté válna, akkor annak kapacitásbővítése válhat szükségessé.

A villamosenergia ellátás fejezetében leírtakhoz hasonlóan a földgázellátás fejlesztésének tervezésénél is figyelembe kell venni, hogy a megújuló energiahordozók hasznosításának térnyerésével, a terjedő napelemek-napkollektorok alkalmazásával és a földhő hasznosításának igénybevételével a földgáz igény jelentős hányadát, a megújuló energiahordozók hasznosításával lehet majd kielégíteni. Távolilag úgy kalkulálható, hogy az éves földgáz fogyasztás, akár 25 %-át helyi termeléssel a napenergia és a föld energiájának hasznosításával lehet majd kielégíteni.

Ahogy a villamosenergia ellátásnál is már rögzítésre került a megújuló energiahordozóval a hőtermelés időjárás függő, ezért a műszaki csatlakozást a földgázhálózatról a teljes prognosztizált termikus energiaigény kielégítésére megfelelően kell méretezni, de jellemzően az igény 25 %-a nap-, illetve földenergiájával kielégíthető lesz, amellyel az éves felhasználás csökkenthető.

A tervezett fejlesztések termikus energiaellátására, ahol a gázellátás fejlesztése javasolt, ott a már kiépített hálózatról, részben arról kivitelezhető közvetlen bekötéssel, részben a meglévő elosztóhálózat továbbépítésével biztosítható.

A fejlesztési területek közül a földgázvezeték csak a Budaörsi út menti területet és Somogyi út északi területet közelíti meg. Ezeket nem csak megközelíti, de a vezetékek a területen belül is kiépítésre kerültek, ezek azonban csak belső igényeket szolgálnak ki, kiváltásuk nem szükséges. A többi fejlesztési területen **a földgáz felhasználású energiahasználat esetén a hálózat fejlesztése szükséges.**

#### 1.1.7. TÁVHŐELLÁTÁS

A XI. kerület területén a lakótelepek hőellátására 1960-as évektől folyamatosan épült ki a távhőellátó rendszer, amelynek hőbázisa a vizsgált terület északi részén üzemelő Kelenföldi Hőerőmű. A hőelosztó hálózatot a FŐTÁV Zrt üzemelteti.

A kerületben üzemelő távhőhálózat forróvizes rendszerű. Ezeket az 1970-es években épített hálózatokat még védőcsatornába fektetéssel építették, az újabb építésűek, illetve a rekonstruált szakaszok már gyári előszigetelésű, közvetlen földbe fektethető vezetékekkel épült.

A távhővezeték az Őrmező területén épült ki, így a fejlesztési területek közül a Budaörsi út menti területet, az KIM és a P+R területeket érinti. Ezek közül a Budaörsi út menti területen át is halad, melynek kiváltásáról gondoskodni kell! **A Zelk Zoltán út mentén haladó vezetékszakasz egy lírája az IMCS területét érinti, ennek kiváltásáról gondoskodni kell a beépítés függvényében!**

### Elektronikus hírközlés

#### 1.1.8. VEZETÉKES ELEKTRONIKUS HÍRKÖZLÉS

Budapest, benne a XI. kerület vezetékes távközlési ellátását jelenleg a Magyar Telekom Nyrt. biztosítja. A Budapesti szekunderközpontozó Budapest primer központ a kerület vezetékes távközlési hálózatának bázisa. A főváros teljes közigazgatási területe 1-es körzetszámon csatlakozik az országos, illetve nemzetközi távhívó hálózathoz.

A vizsgált terület térségében a kiépített vezetékes távközlési hálózat, hasonlóan a kifesztültségű hálózatokhoz döntően földalatti kivitelezéssel épültek.

A vasút mentén, attól nyugatra húzódó MVM és Invitech hírközlési vezetékek áthaladnak a Budaörsi út menti területen, ennek kiváltásáról gondoskodni kell! A Somogyi út északi területén pedig Magyar Telecom kábelek haladnak keresztül, melyek kiváltásáról szintén gondoskodni szükséges!

#### 1.1.9. VEZETÉK NÉLKÜLI ELEKTRONIKUS HÍRKÖZLÉS

A távközlési ellátottságot tovább növeli a vezeték nélküli mobiltelefonok használata. Ennek területi korlátja nincs. Budapest XI. kerület területén valamennyi vezeték nélküli táv- (Telekom, Telenor, Vodafone) szolgáltató megfelelő vételi lehetőséget tud biztosítani.

A megfelelő vételi viszonyokon túl, a vételi minőség javítása és a várható további igények kielégítésére és a modernebb műszaki berendezések megjelenésével további antennák telepítési igénye nem zárható ki. Az antenna elhelyezésének szabályozásával biztosítani lehet, hogy a városrész arculatát se befolyásolja hátrányosan, miközben minőségi szolgáltatás álljon rendelkezésre.









ENERGIAELLÁTÓ KÖZMŰVEK - MEGLÉVŐ



2025. 09.

VÁROSÉPÍTÉSZET





ERŐSÁRAM ÉS ELEKTRONIKUS HÍRKÖZLÉS - MEGLÉVŐ

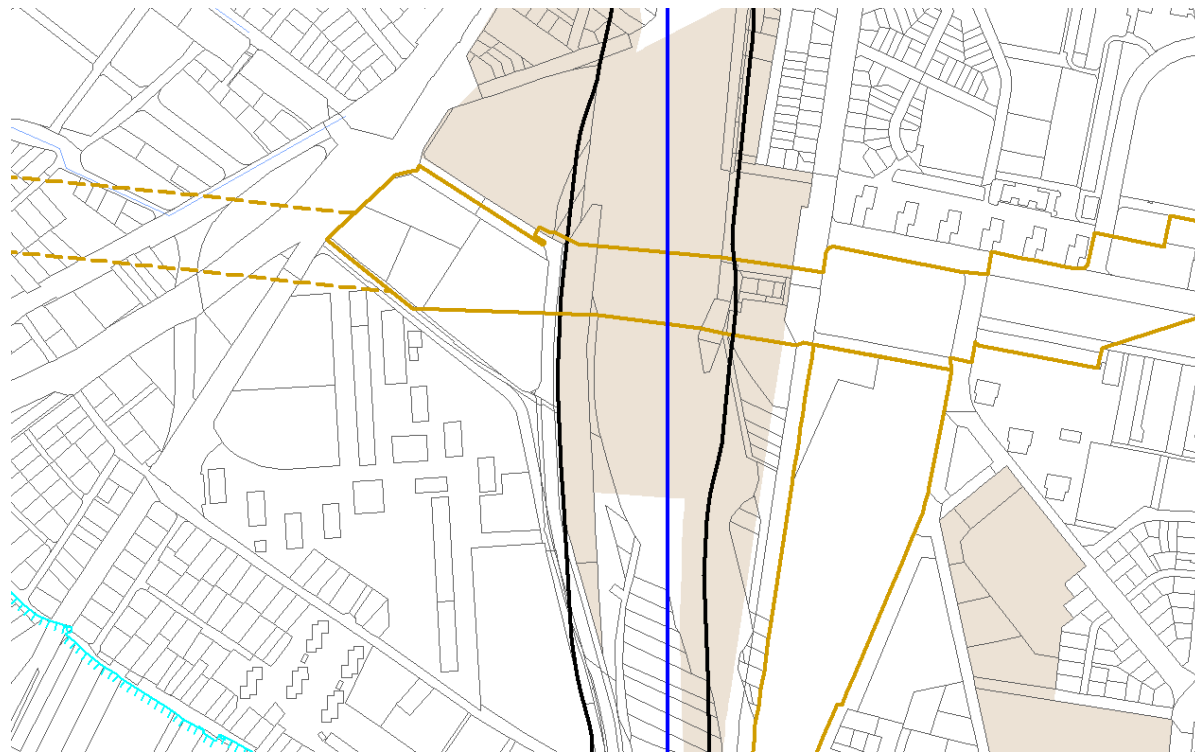


## KATASZTRÓFAVÉDELEM

(területfelhasználást, beépítést, befolyásoló vagy korlátozó tényezők)

A területre vonatkozóan a TSZT Védelmi, korlátozási területek c. tervlapja alapján a terület az alábbi elemekkel érintett:

- Településszerkezet alakítását befolyásoló barnamezős terület
- Gyorsvasúti vonal térszín alatti szakaszának védelmi zónája (meglévő)
- Vasútvonal védőtávolsága (253/1997. (XII.20.) Korm.rendelet alapján) (meglévő)



33. ábra – A TSZT Védelmi, korlátozási területek c. tervlapjának részlete

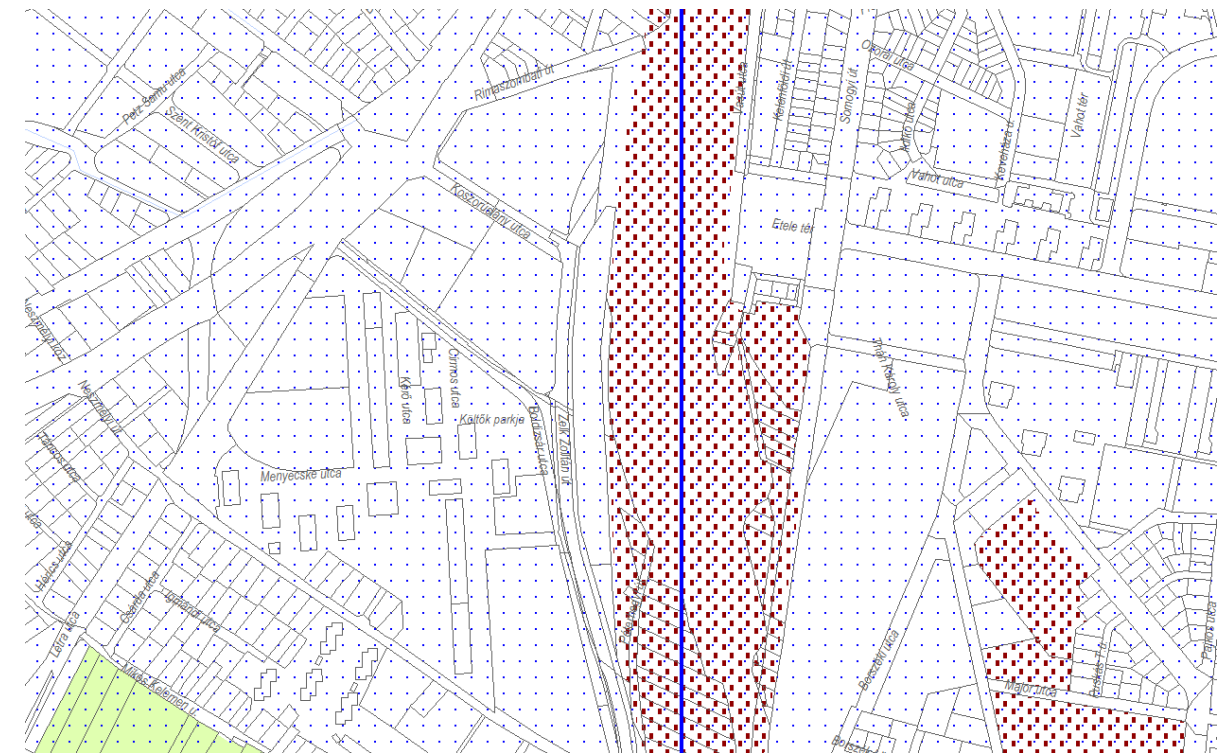
## ÁSVÁNYI NYERSANYAG LELŐHELY

A területre vonatkozóan a TSZT Környezetvédelem, veszélyeztetett és veszélyeztető tényezőjű területek c. tervlapja alapján a terület az alábbi elemekkel érintett:

- vízminőség-védelmi terület övezete (KDVVÍZIG adatszolgáltatása)
- Potenciálisan talajszennyezett terület

A területet nem érinti

- Karsztos terület,
- Csúszásveszélyes terület,
- Alábányászott terület,
- Alápincézett terület
- Feltöltött terület
- Rekultiválandó bányá, lerakó



34. ábra – A TSZT Környezetvédelem, veszélyeztetett és veszélyeztető tényezőjű területek



## 2. HELYZETELEMZÉS, HELYZETÉRTÉKELÉS

### A VIZSGÁLT TÉNYEZŐK ELEMZÉSE, EGYMÁSRA HATÁSUK ÖSSZEVETÉSE

Az alábbiak elsősorban a városrendezés és fejlesztés oldaláról közelítik meg és értékelik a külső és belső adottságokat, hiányosságokat, így a SWOT táblázat készítése során is nagyobb hangsúlyúak azok a tényezők, amelyek a vizsgált terület településrendezési-településfejlesztési kihívásait jelenítik meg.

Erősségek	Gyengeségek
Kiemelkedő nemzetközi, országos, elérhetőség	Infrastrukturális elemek erős elvágó hatása
Épülő mágnes funkciók és épületek	Erős tranzit forgalom a főúton
A térség közösségi közlekedéssel könnyen megközelíthető.	Barnamezős zónák, nyomasztó rendezetlen összkép,
Őrmező és Kelenföld kerületi összekapcsolódás helyszíne, többszintes nyugati kapu,	Hiányzó szerkezeti kapcsolódások, folyamatos alultervezettség, strukturálatlan tértelenség – zaklatott környezet, Etele téri busz és villamos végállomások térfoglalása, zaklatott, penetráló hatása
Kiaknázatlan területkínálat	Fejleszthető területek előkészítetlensége
A közművesíthetőség feltételei adottak	Közutak kiépítetlensége, hiányos kapcsolatok
Lehetőségek	Veszélyek
Nyugati kapu szerep központi helyé fejlesztése	A BAVS elhúzódva valósul meg
Fejleszthető, jó kapcsolat az agglomeráció dinamikus településeivel és Budapest központjaival	Késnek a tervezett közösségi közlekedési fejlesztések
Őrmezői -KIM központképző hatása	Területek rendezetlensége, Tulajdonviszonyok fékező hatása
P+R, B+R kapacitások fejlesztése, új sinergiák	Forráshiány
A tervezett kerékpárút hálózat új kapcsolatokat biztosít	Közműkapacitások korlátozottsága
Megfelelő területek a zöldfelületek területi és minőségi fejlesztéséhez	Látványt zavaró épületek megjelenése, Elvadult, invazív növényzet
Építészeti karakteres épületek megjelenése, Kapu szerep építészeti megformálása, hangsúlyozása,	Agglomerációs együttműködés hiányának konfliktusai
Erős régió megvalósulása az agglomerációval együttműködésben	Főváros – BFK viszony alakulása
A szabályozások támogatják egy kompakt, sokfunkciós városrész megvalósulását	Spontán ingatlanpiaci és projektszemléletű fejlesztések

### A HELYZETELEMZÉS EREDMÉNYEINEK ÉRTÉKELÉSE, SZINTÉZIS

Rövid állításokba integráltan, főbb tematikák mentén kerülnek bemutatásra a mai állapot jellegzetességei és a folyó változásokból következő elmozdulások irányai.

1. A KIM térsége az egész Budaörsi-medence **az ország és a főváros nyugati kapuja**. Itt 30 km-nyi egyre sűrűsödő, koncentrálódó gazdasági tengelyre szerveződő multifunkcionális régiós mintázatról van szó. Ennek fókuszában épül föl a KIM, melynek a térség mobilitásán túl, nemzetközi kapcsolódásokban is egyre fontosabb szerepet kap. A telepítés helyválasztása megfelel a tervezett szerepnek. A vázolt makroregionális gazdasági környezetbe való bekapcsolódás, az **agglomerációs mobilitás kanalizálása, a közlekedési kultúra deficitjeinek ledolgozása**, átalakítása sürgetik a megvalósulást.
2. A M4 erős felütése után a városi környezet két mágnesfunkcióval bővült (Etele Plaza, Budapest One), melyek vonzereje és fejlesztő hatásának tovább gördülése kalkulálható. A KIM beruházás és a DBC megvalósulása lehet a folyamatokat átbillentő tömeg. A Duna alagút tervezete, mely jelentős mértékben átalakítja a város működését, szervesen kapcsolódik az előzőkhöz. Megállapítható, hogy **a terület erős változásban van**, melynek a kibontakozása zajlik és még nem történt meg az átbillenés a felszálló ág felé.
3. A területre országos és fővárosi pozíciójához képest eddig az alultervezés/fejlesztés a jellemző, melynek hatékonytalanságát a projektszemléletű beavatkozások groteskségig fokozták, miközben a területfejlesztési és várospolitikai dokumentumok több évtizede meghatározták a lehetséges szerepeket. A területre vonatkozó építési előírások nem túlzóak, tekintve a terület zaklatott rendezetlen állapotát, az infrastruktúrák hiányát, a szerkezet és karakterformálás városépítészeti-építészeti-beruházói kihívásait. A **megfelelő nagyvárosi építést generáló övezetek és paraméterek további 6-800e m<sup>2</sup> építésére** adnak lehetőséget. A terület egyik sajátos főfunkciója a KIM indokoltá teszi kivételes engedményes parkolási övezet kialakítását.
4. Az öregedő Újbuda korösszetétele kedvező irányban változott az elmúlt tíz év során, és mindeztől nem függetlenül **2006 óta folyamatosan pozitív a kerület vándorlási egyenlege**. A folyamatban lévő felpörgő lakásépítési hullám jelentősen megnöveli a kerület fogadóképességét, ezzel párosul a belső zóna peremén kialakult irodafejlesztési boom, ezek együtt kedvezően alakítják a kerület élhetőségét, hiszen munkahelyeket jelentenek, melyek az itt élő emberkincs képzettségének megfelelőek lesznek.
5. Gazdasági téren a XI. kerület az egyik legmeghatározóbb kerület a fővárosban, számos nemzetközi és hazai nagyvállalat működik itt, amelyek a hagyományos szektorokban, de a modern, versenyképes IKT ágazatokban is nagy jelentőséggel bírnak a fővárosi és országos viszonylatban is.
6. Jelentős kiterjedésű barnamezős, hasznosításra váró és alulhasznosított tartalék területek találhatók itt. Az épített környezet szélsőséges, számos elhagyott, üres, romló épület mellett korszerű minőségi épületek egyvelege adja a térség zaklatott rendezetlen arculatát. Az autópálya Budaörsi úti bevezető szakasza külvárosi jellegű, a területek átmeneti hasznosításaként a provizórikus épületekben spontán funkciók megtelepedése miatt.



7. A 145 ezer fős Újbudát az M4-es metró, az 1-es villamos és az utóbbi évek ingatlanfejlesztései nagymértékben dinamizálták. A vasúttól északra él a kerület lakóinak mintegy harmada. Sasad, Madárhegy gyors ütemben épülő környezete, a Gazdagréttel együtt, továbbra is erőteljesen leszakadnak a beérkező közlekedési folyosók nem átjárható területeivel. Az **újbudai városrészek közötti kapcsolat igen erős**, az északi városrészek lakófunkció-túlsúlya nyomán jelentős a Kelenföld irányú kiáramlás. A felülépítés lehet e kapcsolódás **legrövidebb útja**.
8. A területre vonatkozó építési előírások megfelelőek. A térség adottságai és lehetőségei alapján képes megfelelni a vonatkozó településrendezési eszközökben meghatározott nagyvárosi vízióknak. Az Etele tér nagyvárosi kaputérként való megújítása eminens feladata az érintett szereplőknek (BKF, Főváros, Kerület, MÁV, BKK).
9. A közlekedés magisztrális infrastruktúráinak erős elvágó hatása érvényesül (vasútvonalak és főutak) területválasztó hatás, a gyalogos, kerékpáros, közúti átjárhatóság hiánya, rendezetlen, elhanyagolt maradék közlekedési területek, mindez egy felszabdalt városszerkezetet és széteső városképet eredményezett.
10. A közműveket tekintve a tervezési terület határain a fő gerinchálózatok kiépültek. A területfejlesztésekhez szükséges közmű igények ismeretében a közműfejlesztési javaslatokat meg kell tervezni. Nagyobb közműfejlesztési igényekkel kell kalkulálni a Somogyi út menti beépítéshez kapcsolódva.

#### PROBLÉMATÉRKÉP/ÉRTÉKTÉRKÉP

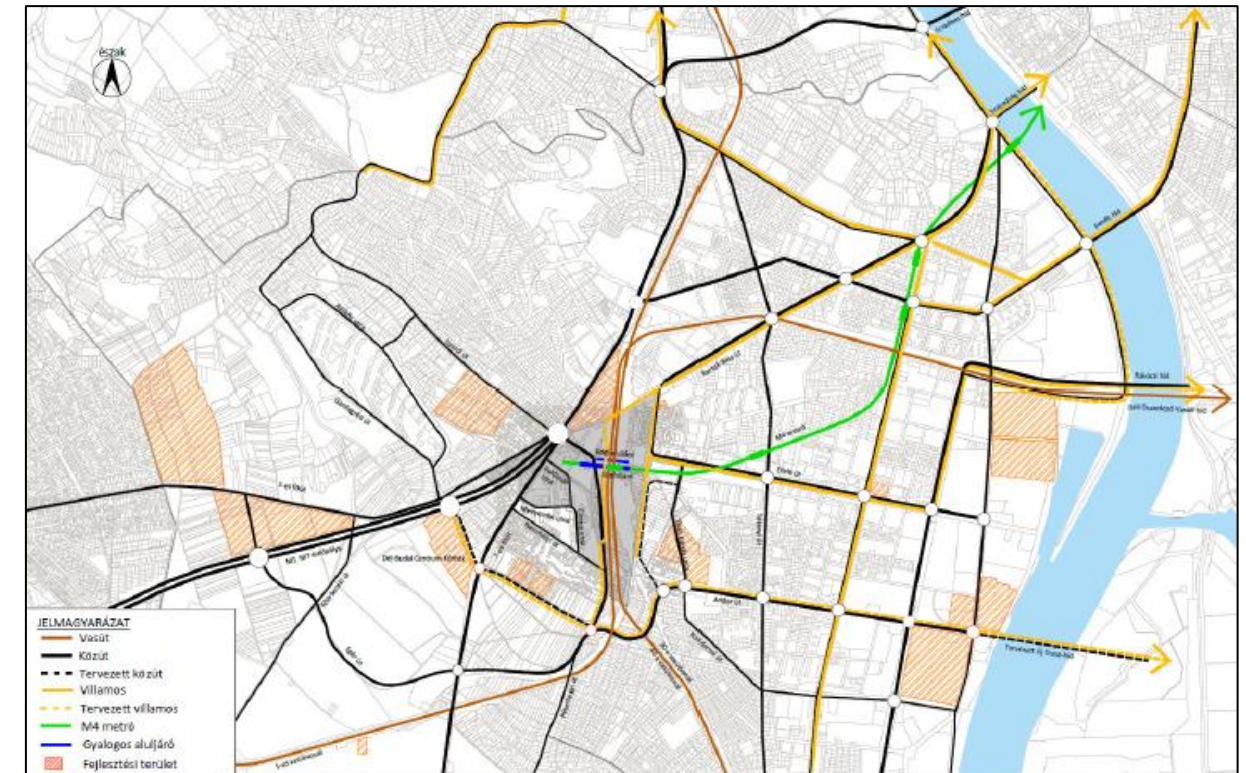
#### KÖZLEKEDÉSI MEGÁLLAPÍTÁSOK

A tervezési terület fejlesztésének fő iránya egyfelől a terhelések és zsúfoltság csökkentésére, másfelől a funkcionális tisztításra és a kapcsolatok racionalizálására, ennek részeként pedig a hatékonyabb terület-felhasználásra kell, irányuljon. A fenti irányelveknek megfelelően megtörtént a vizsgálata annak, hogy a nagytérségi közlekedésfejlesztési elgondolások milyen hatással vannak a tervezési területre, valamint a tervezés tárgyát képező létesítmények igényei és hatásai milyen jellegű változtatásokat igényelnek.

#### Úthálózat

A térség közlekedési feszültségeinek oldását több szinten kell kezelni:

- a **Budapesti szintű fejlesztések** a közvetlen környék hálózati terhelését és elérhetőségét a városon kívülről és a város belső részeiről egyaránt javítja. Elsősorban a délbudai terület fontos közlekedési tengelye okozhat tehermentesítő átterhelődést: kelet felé az Új Duna-híd (Galvani híd) és ugyanennek a tengelynek a nyugati végén az Őrmezői út – Dobogó út vonalán tervezett 2x2 sávos városi főút, amely az M1-M7 autópályához kapcsolódik.
- A tervezési terület közvetlen környezetében a vasút két oldalán megváltozó helyzethez kell igazítani az úthálózat fejlesztését és szerkezetét.



35. ábra. A tágabb térség tervezett közlekedési és más nagyobb fejlesztései, projektjei

- Az **Őrmezői oldalon** a buszpályaudvar bővítése és a megfelelő nagyságú P+R parkoló elhelyezése jelent feladatot: megfelelő elérési útvonalakat és kapacitásokat kell biztosítani a buszforgalom és a P+R parkolót igénybevevő egyéni forgalom számára. A Koszorúslány utcai megközelítésnek az autópályánál lévő jelzőlámpás csomópont kapacitása szab határt. A Közlekedési funkcióvizsgálatban megvizsgálásra került a csomópont kapacitása. Nagyságrendileg ehhez kell méretezni az elhelyezésre kerülő P+R parkolók számát. Ezen túlmenő jelentősebb forgalmat nem célszerű a Koszorúslány utcára és a Zelk Zoltán utcára engedni.
- A tervezési területen kívüli **Etele tér** megfelelő működése szempontjából két beavatkozás lehet szükséges:
  - a **Somogyi út déli szakaszának** a kiépítése a Borszéki út és azon keresztül az Egér út felé. Ez egyaránt szolgálja a buszközlekedés és az egyéni közlekedés számára a megfelelő szintű déli irányú kapcsolatot, valamint
  - a Somogyi útnak az Etele tér és az Etele Pláza közötti szakaszán az átmenő forgalom korlátozása annak érdekében, hogy a bevásárlóközpontba húzott villamos a kedvezőtlen elhelyezkedése ellenére megfelelő szintű gyalogos-prioritású kapcsolatban legyen az Etele térrel és a KIM-mel is.



### Közösségi közlekedés

A közösségi közlekedés igényeinek felmérésével és a fejlesztési megoldásokkal a jelen munkarésszel párhuzamosan készülő részletes közlekedési vizsgálatok foglalkoznak.

### Kerékpáros közlekedés és egyéb alternatív lehetőségek

A kerékpárutak hálózatosításával javulhat az IMCS megközelíthetősége. Jelenleg hiányoznak, ezért az érkezési irányból javasolt B+R pontok létesítése.

A mikromobilitás egyéb eszközeinek a tárolási helyét úgy kell a térség megfelelő pontjain meghatározni, hogy azok az érkezési irányokhoz és az IMCS létesítményeihez is jól kapcsolódjanak.

### Parkolás

A területfejlesztés parkolási koncepciójának kialakításában a terület kivételes közösségi közlekedési adottságai nem csak indokot, de lehetőséget is adnak a parkolószám számítás új alapokra helyezésére. A meghatározó közösségi közlekedés mellett a parkolószámítás újragondolásakor alapvetésként kezeltek azok a klímavédelmi célok és a hozzájuk kapcsolódó várostervezési alapelvek, amelyek a környezetbarát közlekedési formákat helyezik előtérbe a jelenleg megszokott autóközpontú gyakorlat helyett, vagyis a jelenleg hatályos előírásoknál kevesebb parkolót javasolnak.

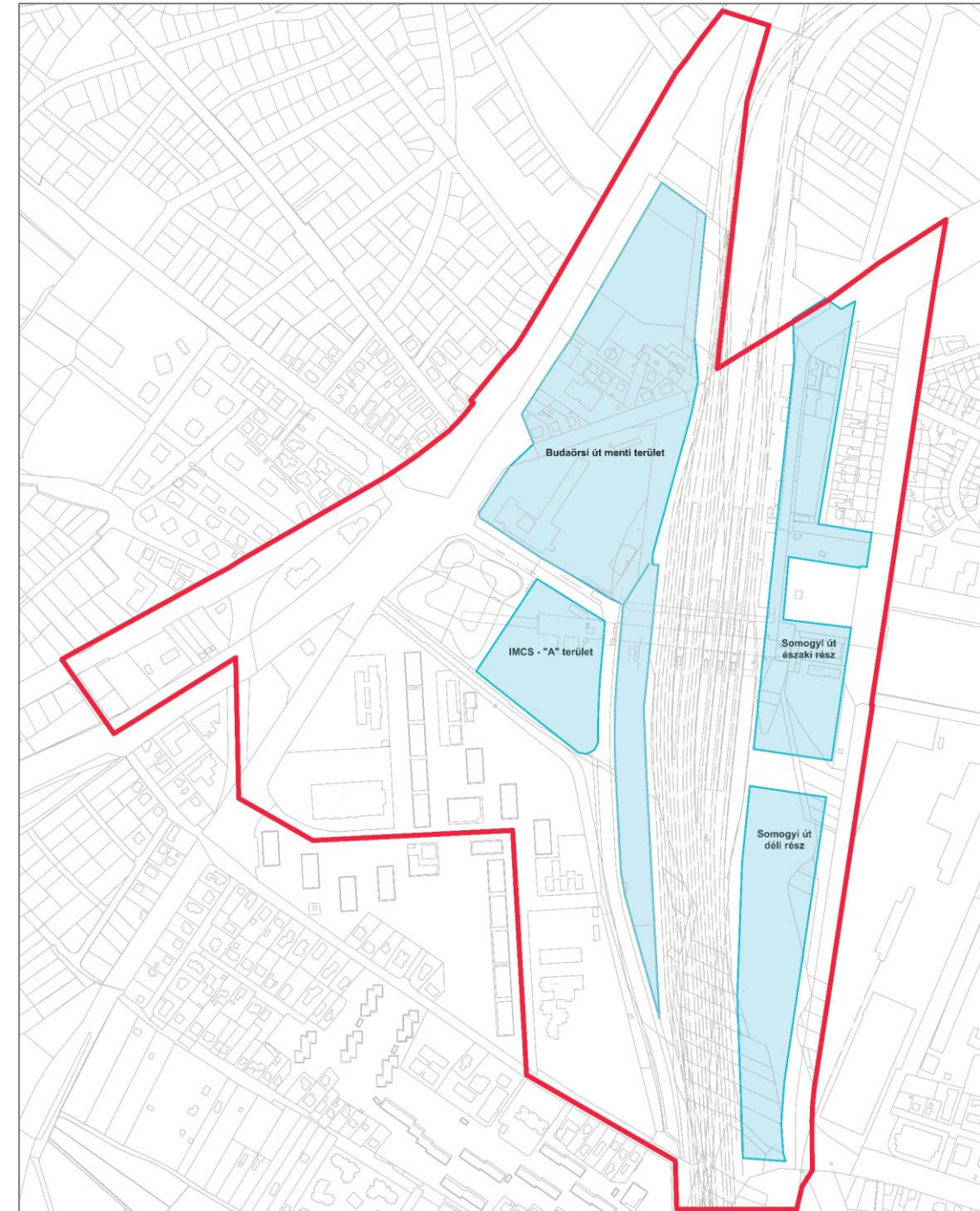
A fenti elvek érvényesítése a terület funkcionális és helyzeti sajátosságai miatt a P+R parkolás vonatkozásában is újszerű átgondolást igényel. A parkolás különböző módozatainak az elvi megközelítése:

- az **Őrmezői oldalon** elsősorban a vasútállomás megközelítésének a kapacitási korlátjához kell szabni a P+R parkolóhelyek mennyiségét,
- a tervezési területen kívül elhelyezkedő **Etele téri oldalon** lényegesen kevesebb P+R parkolóra van szükség, mert nem lehet cél a forgalomnak a város felőli oldalra való vonzása. Itt érdemes kombinálni a P+R és a helyi igényeket a különidejű parkolás lehetőségeinek figyelembevételével.
- a **lakóterületek és intézmények** igényeit a lipcsei Bayerische Bahnhof vasútállomás fejlesztése<sup>2</sup> során alkalmazott elvek továbbfejlesztésével javasolt megállapítani, mely redukálja a kialakítható, megépíthető parkolószámot.
- a közterületeken csak a városműködéshez szükséges felszíni parkolók helyezhetők el úgymint, rakodóhelyek, taxi, mozgáskorlátozott parkolók, K+R megállók, buszok le- és felszálló helyei.

### ELTÉRŐ JELLEMZŐKKEL RENDELKEZŐ TELEPÜLÉSRÉSZEK

A tervezett módosítással érintett tervezési terület környezetében a fővárosi településrendezési eszközök Jelentős változással érintett területeket jelölnek ki. A térkép és a hozzá kapcsolódó táblázat a TSZT-ben, FRSZ-ben Jelentős változással érintett területeken mutatja be az egyes területeken építhető szintterületek nagyságát.

<sup>2</sup> <https://www.bayerischerbahnhofleipzig.de/>



36. ábra - Jelentős változással érintett területek



Az említett területen négy területfelhasználási egységet jelentős változással érintett területként jelölt ki a TSZT, ezzel összhangban az FRSZ is. A számított értékek olyan várható szintterületi adatok, amelyekkel a beépítési koncepcióban kalkulálni lehet. A TSZT az FRSZ-szel összhangban van, az FRSZ szigorítja a TSZT-ben meghatározott értékeket, ezért jelen táblázat csupán az FRSZ-ben meghatározott adatokkal számol.

Budaörsi út menti terület		FRSZ szerinti Bsá	FRSZ szerinti Bsp	FRSZ szerinti BS	FRSZ szerinti min. zöldfelület
Vt-M: 5.0 (3.5+1.5)	110 000	3,5	1,5	5,0	15,0
		Számított általános szintterület	Számított parkolási szintterület	Számított beépíthető szintterület	Számított min. zöldfelület
		385 000	165 000	550 000	16 500
IMCS - "A" terület		FRSZ szerinti Bsá	FRSZ szerinti Bsp	FRSZ szerinti BS	FRSZ szerinti min. zöldfelület
K-Közl/Vt-M: 5.0 (4.0+1.0)	23 655	4,0	1,0	5,0	15,0
		Számított általános szintterület	Számított parkolási szintterület	Számított beépíthető szintterület	Számított min. zöldfelület
		94 620	23 655	118 275	3 548
Somogyi út - északi rész		FRSZ szerinti Bsá	FRSZ szerinti Bsp	FRSZ szerinti BS	FRSZ szerinti min. zöldfelület
Vt-M: 5.0 (3.5+1.5)	45 500	3,5	1,5	5,0	15,0
		Számított általános szintterület	Számított parkolási szintterület	Számított beépíthető szintterület	Számított min. zöldfelület
		159 250	68 250	227 500	6 825
Somogyi út - déli rész		FRSZ szerinti Bsá	FRSZ szerinti Bsp	FRSZ szerinti BS	FRSZ szerinti min. zöldfelület
Vt-M: 5.75 (4.0+1.75)	40 000	4,0	1,8	5,75	15,0
		Számított általános szintterület	Számított parkolási szintterület	Számított beépíthető szintterület	Számított min. zöldfelület
		160 000	70 000	230 000	6 000

7. táblázat – A TSZT-ben, FRSZ-ben jelentős változással érintett területeken az FRSZ alapján építhető területnagyságok áttekintése

Ez a 4 db területfelhasználási egységet érintően összesen: **1.125.775 m<sup>2</sup>** bruttó szintterületi értéket jelent, amelyből közel 800e m<sup>2</sup>-t az általános szintterület és közel 327e m<sup>2</sup>-t a parkolási szintterület tesz ki, e mellett pedig legalább 30.000 m<sup>2</sup> zöldfelületet irányoz elő. Az összes ismert városfejlesztési dokumentum – a tervezők szerint is helyesen – a hatályos dokumentumokban annál nagyobb mértékű beépítést irányoznak elő a területen, mint az a konkrét fejlesztési elképzelés ismeretében lehetséges lesz. Ennek felülvizsgálatát a jelenlegi trendek nem támasztják alá, ilyen szempont nem merült föl.



### 3. ALÁTÁMASZTÓ JAVASLAT

#### FEJLESZTÉSI- ÉS RENDEZÉSI JAVASLAT ÖSSZEFOGLALÓJA - VÁLTOZÁSOK

A **TSZT Szerkezeti Tervlap – 1. Területfelhasználás** tervlapján az alábbi változások szükségesek:

- a Zelk Zoltán utca – 22,0 méteres szabályozási szélességének megtartásával – nyomvonalának nyugat felé történő eltolása, szabályozási vonalának módosítása, mely magával vonja a Zelk Zoltán utca
  - keleti részén elhelyezkedő K-Közl/Vt-M területfelhasználási egység Zelk Zoltán utca felőli határának,
  - nyugati részén elhelyezkedő K-Közl/Vt-M területfelhasználási egység Zelk Zoltán utca felőli határának, valamint a
  - nyugati részén elhelyezkedő Ln-T területfelhasználási egység Zelk Zoltán utca felőli határának korrekcióját is.

A **TSZT Szerkezeti Tervlap – 2. Közlekedési infrastruktúra** tervlapján az alábbi változások szükségesek:

- a Zelk Zoltán utca nyomvonalának nyugat felé történő eltolása miatt a jóváhagyandó elemek esetén a meglévő „Településszerkezeti jelentőségű gyűjtőút, egyéb agglomerációs közút” nyomvonalának korrekciója szükséges, mely magával vonja a
  - Boldizsár utca tervezett „Településszerkezeti jelentőségű gyűjtőút, egyéb agglomerációs közút” Zelk Zoltán utca felőli csatlakozásának korrekcióját is.

A **TSZT Szerkezeti Tervlap – 3. Az épített környezet értékeinek védelme b) Épített környezet védelmével kapcsolatos magassági korlátozások területi lehatárolása** tervlapján az alábbi változások szükségesek:

- a Zelk Zoltán utca nyomvonalának nyugat felé történő eltolása miatt az egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű területeket (III. párkánymagassági kategória) jelölést is pontosítani kell.

A tervezett módosítások a TSZT alábbi tervlapjain nem eredményeznek módosulást:

- TSZT Szerkezeti Tervlap – 3. Az épített környezet értékeinek védelme a) Más jogszabállyal érvényesülő művi értékvédelmi, örökségvédelmi elemek tervlapja
- TSZT Szerkezeti Tervlap – 4. Zöldfelület- táj- és természetvédelem tervlapja
- TSZT Szerkezeti Tervlap – 5. Környezetvédelem, veszélyeztetett és veszélyeztető tényezőjú területek tervlapja
- TSZT Szerkezeti Tervlap – 6. Védelmi, korlátozási területek tervlapja

Az **FRSZ 1. melléklet – A területfelhasználási egységek beépítési sűrűsége és az infrastruktúra elemek** tervlapját egyfelől a TSZT 1. Területfelhasználás tervlapjánál leírtak szerint szükséges módosítani. Ezzel együtt a Kelenföldi intermodális csomópont örmezői oldalán a tervezett P+R

parkoló kialakítása nyomán már nem tervezett megtartani a Koszorúslány utcától északra lévő 2818/26 és 2818/11 hrsz. telkek esetében a P+R rendszerű parkolási létesítmény elhelyezésére alkalmas területek határa jelölést. Az FRSZ módosítása során ezért ennek levétele tervezett az érintett területről.

Az **FRSZ 3. melléklet – Egyes területek beépítési magassága és magasépítmények számára kijelölt területek** tervlapján a Zelk Zoltán utca nyomvonalának nyugat felé történő eltolása miatt az egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű területeket (III. párkánymagassági kategória) jelölést pontosítani kell.

**Az FRSZ további mellékleteit valamint a normaszöveget nem szükséges módosítani.**

A későbbiekben a fővárosi településrendezési eszközök módosítása nyomán külön eljárásban szükséges módosítani a 11/2017. (V.3.) XI.ÖK. rendelettel elfogadott a Budapest XI. kerület, Ferencváros-Kelenföld vasútvonal - Budaörsi út - Kőérberki út - Egér út - Andor utca - Galvani út - Duna folyam által határolt terület **Kerületi Építési Szabályzatát (KÉSZ-1)** is.

#### A KÖRNYEZETALAKÍTÁS TERVE

#### TELEPÜLÉSRENDEZÉSI JAVASLATOK

#### Javasolt településszerkezet, területfelhasználási rendszer

##### Beépítésre szánt területek

A TSZT-FRSZ és a KÉSZ módosítása a tervezéssel érintett területen a Vt-M területfelhasználási egység határvonalának Zelk Zoltán utca kelet felőli szabályozási vonal módosítása miatt szükséges, amely egyúttal – a Zelk Zoltán utca szükséges szabályozási szélességének biztosítása miatt – magával vonja a K-Közl/Vt-M területfelhasználási egység korrekcióját is.

##### Beépítésre nem szánt területek

A településrendezési eszközökben módosítandó:

- a tervezési területen elhelyezkedő Zelk Zoltán utca nyomvonal-korrekciója, ahol a beavatkozással érintett terület mentén a tervezett szabályozási szélesség 22,0, 26,0 és 32,0 m.

##### Szerkezet meghatározó nyomvonalas és tagoló elemek

A tervezési területet meghatározó nyomvonalas és tagoló elemek az alábbiak:

- Zelk Zoltán utca – melynek nyomvonala és szabályozási szélessége is módosul,
- MÁV területet kiszolgáló, jelenleg a Zelk Zoltán utca keleti részén futó elektromos kábelcsatorna – a kábelcsatorna MÁV területre történő áthelyezésével a településrendezési eszközök tájékoztató elemei módosulnak.



## VÉDELMI ÉS KORLÁTOZÓ ELEMÉK

### Épített környezet értékeinek védelme, örökségvédelem

A tervezett beruházás területe közvetlenül műemlékkel, műemléki környezettel nem érintett, azonban az „A” és a „B” területen is védett régészeti lelőhely található, amellyel kapcsolatban a kulturális örökség védelméről szóló 2001. évi LXIV. törvény 22. § (1) bekezdése megfogalmazza, hogy

*„A nyilvántartott régészeti lelőhelynek a beruházással kapcsolatos földmunkával érintett részén megelőző régészeti feltárást kell végezni.”*

A törvény előírásai alapján a

*„Megelőző feltárás: írásbeli szerződés alapján, tudományos módszerrel végzett régészeti feladatellátás (régészeti megfigyelés, próbafeltárás, teljes területű feltárás), amely a földmunkával járó beavatkozások, fejlesztések, beruházások által érintett, nyilvántartott régészeti lelőhelyek feltárására irányul.”*

A törvény előírásai biztosítják a terület kulturális örökségének védelmét.

A környék műemlékei a tervezett beruházással nem érintettek, a tervezési területen kívül helyezkednek el.

Környezetvédelem, veszélyeztetett és veszélyeztető tényezőjű területek

#### Vízminőség-védelmi terület övezete

A vízminőség-védelmi terület övezete a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet 4. mellékletében meghatározott, a Közép-Duna-völgyi Vízügyi Igazgatóság által kapott adatszolgáltatásnak megfelelően került feltüntetésre a TSZT-ben. Az övezet területébe a felszíni és felszín alatti vizek, az emberi fogyasztásra, használatra szánt vizek és a vízkivételi művek, továbbá a halak életfeltételeinek biztosítása érdekében kijelölt vizek megóvását szolgáló védelem alatt álló területek tartoznak.

Egyéb védelmi és korlátozási területek

#### Vasútvonalak védőtávolsága

Az országos törzshálózati vasúti pályák szélső vágányától számított 50 m távolságon belül építmény csak a vasúti üzemeltető és a közlekedési szakhatóság hozzájárulása szerint helyezhető el a vasúti közlekedésből fakadó elektromos és rövidhullámú zavarás, por, rezgés és zajterhelésre figyelemmel. A TSZT ennek megfelelően jelöli ezt a Ferencváros – Kelenföld vasútvonal, a Déli pályaudvar – Kelenföld vasútvonal valamint a Kelenföldi pályaudvar mentén. A védőtávolság a vasút menti, a Zelk Zoltán utca és a vasúti terület közötti „B” területet érinti (a meglévő és a fejlesztés során bővíteni kívánt P+R parkoló területe).

### Gyorsvasúti vonal térszín alatti szakaszának védelmi zónája

Az M4 metróvonal I. szakasza védelmi zónája alapján –az M2 és M3 metróvonalakhoz hasonlóan – meghatározásra kerültek az érintett ingatlanok melyben a földalatti építmények biztonsága érdekében építési korlátozás van érvényben. Az M2 és M3 metró védelmi zónáján belül az általaj terhelési viszonyait megváltoztató építkezés csak akkor engedélyezhető, ha a tervezett létesítmény miatt a metró műtárgyaira áthatódó legnagyobb terhelés a meghatározott előírások szerint elvégzett számítások eredményeképpen a fennálló geológiai nyomás 3%-ánál kisebb, illetőleg ennél nagyobb érték esetén szakvélemény bizonyítja az építkezés engedélyezhetőségét. A metró védelmi zónáján belül csak olyan fúrás végezhető, amely a metró műtárgyát – bármely irányból – legfeljebb 1 m-re közelíti meg.

### SAKÁGI JAVASLATOK

#### ZÖLDFELÜLETI RENDSZER FEJLESZTÉSE

Az „A” és a „B” területen egyaránt a fejlesztési területek KÉSZ-ben felvázolt legkisebb zöldfelületi értéke 10%. Jelenlegi állapotban mindkét területet az alacsony zöldfelületi intenzitás jellemzi. A P+R parkolóként használt felületeken csak szórványosan, vékony zöldfelületi sávokban, vagy pontszerű kialakítással jelenik meg növénytakaró. A parkolófásítási előírásoknak köszönhetően a növényzet elsősorban gye- és lombkoronaszinten bontakozik ki.

A beruházás során mindkét terület jelentősen beépül. Az „A”. területen (hrs: 2818/16) létesülő terminálépület fölött létrehozandó platófelületen többszintes növényállománnyal rendelkező zöldfelületi elemek is megvalósulnak. A platón megjelenő zöldfelületek műszaki értelemben intenzív zöldtetőnek minősülnek, melyek zöldfelületi beszámíthatóságát a TÉKA 3. sz. melléklete részletezi. A-platófelület alatt, a fedetlen részekén felszíni zöldfelületek-is kialakításra kerülnek. A-tervezett állapot alapján a telken nagyságrendileg 16%-zöldfelületi mérték teljesíthető.

A „B” területre (hrs: 888/3) tervezett parkolóház platófelülettel megegyező szintjén, valamint attól egy szinttel-magasabban intenzív zöldtetőként beszámítható zöldsávok létesülnek. A zöldsávokban. árnyékolást biztosító faegyedek, fasorok kerülnek elhelyezésre. A parkolóház platósíntjén intenzív zöldtetők létesülnek. A terület északi-és déli-végében felszíni zöldfelületek kerülnek kialakításra. A vasút felőli oldalon növényfuttatás történik. A tervezett állapot szerint, a TÉKA 3. sz. melléklete alapján a területen nagyságrendileg 22,8% zöldfelületi mérték teljesíthető. A „B” terület déli, a Telek zöldfelületként kialakítandó/megtartandó részén a 70%-os zöldfelületi mérték kétszintes növényállománnyal teljesül. A Telek zöldfelületként kialakítandó/megtartandó része 4380 m<sup>2</sup> nagyságú, amelynek 70%-a 3066 m<sup>2</sup>; a tervezett zöldfelület nagysága 3083 m<sup>2</sup>, tehát megfelel.

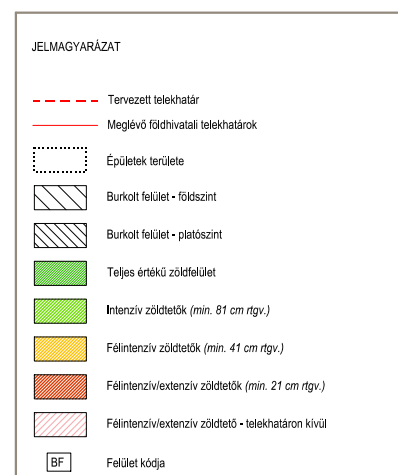
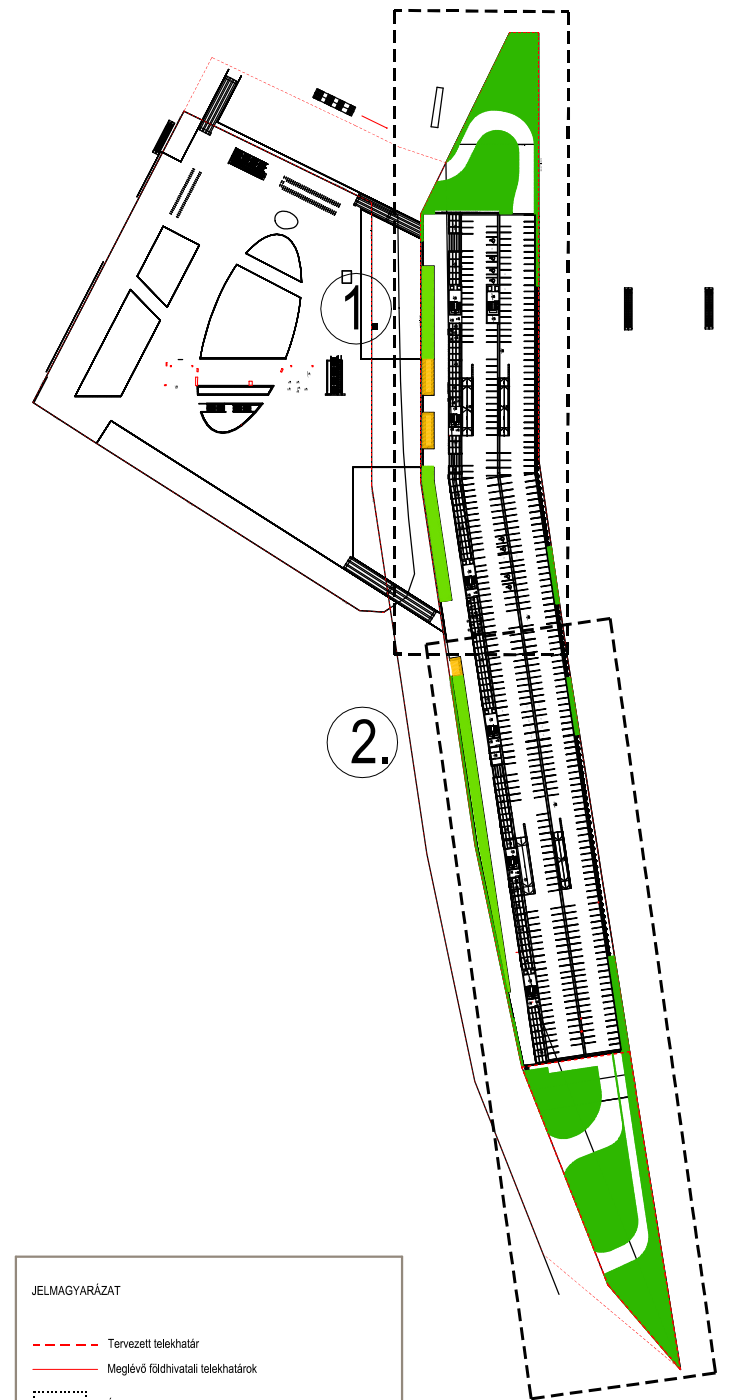
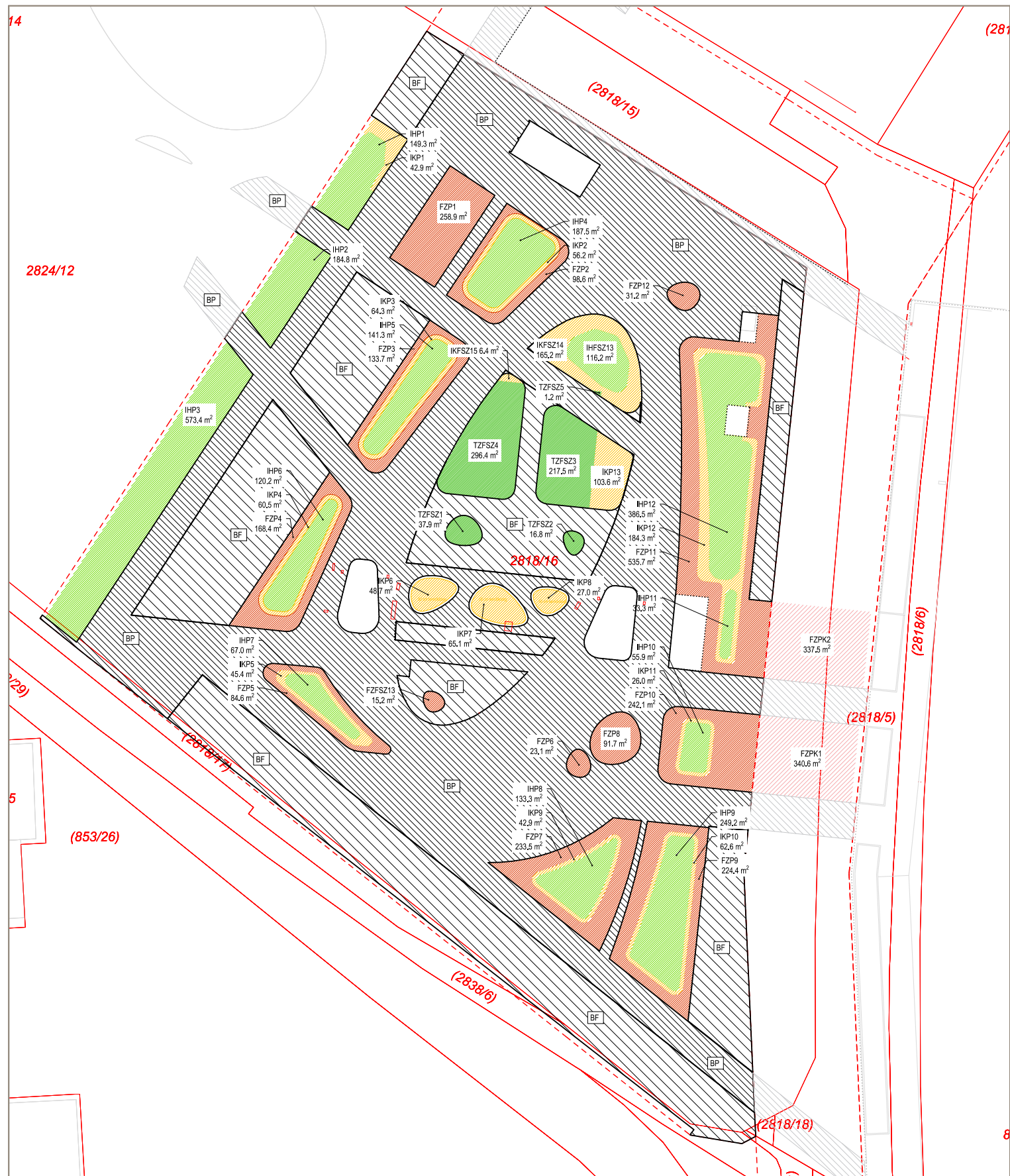




**TÁJÉPÍTÉSZETII HELYSZÍNRAJZ – 4. VERZIÓ**  
M 1:2500

- 1: intermodális buszpályaudvar platófelülete**  
irányadó min. zöldfelület: 30%  
Irányadó min. lombkorona borítottság: 40%  
(rekreációs felületek; szétválasztott, konfliktusmentes közlekedési útvonalak; találkozási pontok; vendéglátás, háromszintes növényállomány)
- 2: intermodális buszpályaudvar terminálszintje**  
(nyitott belső udvar, pihenő és várakozó felületek; vízarchitektúra; közlekedési útvonalak, háromszintes növényállomány)
- 3: többszintes parkolóház**  
irányadó min. zöldfelület: 20%  
(parkolóhelyek, villamos átvezetése, támszerkezetre futtatott árnyékoló növényzet, zöldhomlokzat, napelemsávok)
- 4: gyalogos/kerékpáros híd**  
(peronokra történő lejutás, zöldfelületi egységek, jelölt gyalogos és kerékpáros közlekedési útvonalak)
- 5: parkolóház északi és déli zöldfelületei**  
(kétszintes növényállomány: intenzív fásítás + extenzív gyepesítés)
- 6: platóhoz és parkolóházhhoz kapcsolódó parkterület**  
(burkolt felületek igazítása, lombkoronaszint kiegészítése, gyalogos kapcsolódási tengelyek)
- 7: rendezett kerékpáros rámpa**  
meglévő rámpa lejtése: ~10,5%  
tervezett rámpa lejtése: ~7%  
(40 m-rel meghosszabbított kerékpáros rámpa, gyalogos sétányrendszer, rendezett zöldfelületek, erőteljes lombkoronaszint)







Telek helyrajzi száma: 2818/16  
Telek tervezett területe: 21 354 m2

SZÍN	FELÜLET MEGNEVEZÉSE	TERÜLET	BESZÁMÍTHATÓSÁGI MÉRTÉK	BESZÁMÍTHATÓ TERÜLET
	TZ.FSZ. 1.	37,9 m <sup>2</sup>	100 %	37,9 m <sup>2</sup>
	TZ.FSZ. 2.	16,8 m <sup>2</sup>	100 %	16,8 m <sup>2</sup>
	TZ.FSZ. 3.	217,5 m <sup>2</sup>	100 %	217,5 m <sup>2</sup>
	TZ.FSZ. 4.	296,4 m <sup>2</sup>	100 %	296,4 m <sup>2</sup>
	TZ.FSZ. 5.	1,2 m <sup>2</sup>	100 %	1,2 m <sup>2</sup>
	<b>Teljes értékű zöldfelület:</b>	<b>569,8 m<sup>2</sup></b>	<b>100,0 %</b>	<b>569,8 m<sup>2</sup></b>
	IH.P.1.	149,3 m <sup>2</sup>	75 %	112,0 m <sup>2</sup>
	IH.P.2.	184,8 m <sup>2</sup>	75 %	138,6 m <sup>2</sup>
	IH.P.3.	573,4 m <sup>2</sup>	75 %	430,1 m <sup>2</sup>
	IH.P.4.	187,5 m <sup>2</sup>	75 %	140,6 m <sup>2</sup>
	IH.P.5.	141,3 m <sup>2</sup>	75 %	106,0 m <sup>2</sup>
	IH.P.6.	120,2 m <sup>2</sup>	75 %	90,2 m <sup>2</sup>
	IH.P.7.	67,0 m <sup>2</sup>	75 %	50,3 m <sup>2</sup>
	IH.P.8.	133,3 m <sup>2</sup>	75 %	100,0 m <sup>2</sup>
	IH.P.9.	249,2 m <sup>2</sup>	75 %	186,9 m <sup>2</sup>
	IH.P.10.	55,9 m <sup>2</sup>	75 %	41,9 m <sup>2</sup>
	IH.P.11.	33,3 m <sup>2</sup>	75 %	25,0 m <sup>2</sup>
	IH.P.12.	386,5 m <sup>2</sup>	75 %	289,9 m <sup>2</sup>
	IH.FSZ.13.	116,2 m <sup>2</sup>	75 %	87,2 m <sup>2</sup>
	<b>háromszintes növényállományú, intenzív zöldtető, nagyrészt közüzemi ivóvízzel való automata öntözéssel (min. 81 cm rtgv.)</b>	<b>2397,9 m<sup>2</sup></b>	<b>75,0 %</b>	<b>1798,4 m<sup>2</sup></b>
	IK.P.1.	42,9 m <sup>2</sup>	40 %	17,2 m <sup>2</sup>
	IK.P.2.	56,2 m <sup>2</sup>	40 %	22,5 m <sup>2</sup>
	IK.P.3.	64,3 m <sup>2</sup>	40 %	25,7 m <sup>2</sup>
	IK.P.4.	60,5 m <sup>2</sup>	40 %	24,2 m <sup>2</sup>
	IK.P.5.	45,4 m <sup>2</sup>	40 %	18,2 m <sup>2</sup>
	IK.P.6.	48,7 m <sup>2</sup>	40 %	19,5 m <sup>2</sup>
	IK.P.7.	65,1 m <sup>2</sup>	40 %	26,0 m <sup>2</sup>
	IK.P.8.	27,0 m <sup>2</sup>	40 %	10,8 m <sup>2</sup>
	IK.P.9.	42,9 m <sup>2</sup>	40 %	17,2 m <sup>2</sup>
	IK.P.10.	62,6 m <sup>2</sup>	40 %	25,0 m <sup>2</sup>
	IK.P.11.	26,0 m <sup>2</sup>	40 %	10,4 m <sup>2</sup>
	IK.P.12.	184,3 m <sup>2</sup>	40 %	73,7 m <sup>2</sup>
	IK.P.13.	103,6 m <sup>2</sup>	40 %	41,4 m <sup>2</sup>
	IK.FSZ. 14.	165,2 m <sup>2</sup>	40 %	66,1 m <sup>2</sup>
	IK.FSZ. 15.	6,4 m <sup>2</sup>	40 %	2,6 m <sup>2</sup>
	<b>kétszintes növényállományú, intenzív zöldtető, nagyrészt közüzemi ivóvízzel való automata öntözéssel (min. 41 cm rtgv.)</b>	<b>1001,1 m<sup>2</sup></b>	<b>40,0 %</b>	<b>400,4 m<sup>2</sup></b>

FZ.P.1.	258,9 m <sup>2</sup>	30 %	77,7 m <sup>2</sup>
FZ.P.2.	98,6 m <sup>2</sup>	30 %	29,6 m <sup>2</sup>
FZ.P.3.	133,7 m <sup>2</sup>	30 %	40,1 m <sup>2</sup>
FZ.P.4.	168,4 m <sup>2</sup>	30 %	50,5 m <sup>2</sup>
FZ.P.5.	84,6 m <sup>2</sup>	30 %	25,4 m <sup>2</sup>
FZ.P.6.	23,1 m <sup>2</sup>	30 %	6,9 m <sup>2</sup>
FZ.P.7.	233,5 m <sup>2</sup>	30 %	70,1 m <sup>2</sup>
FZ.P.8.	91,7 m <sup>2</sup>	30 %	27,5 m <sup>2</sup>
FZ.P.9.	224,4 m <sup>2</sup>	30 %	67,3 m <sup>2</sup>
FZ.P.10.	242,1 m <sup>2</sup>	30 %	72,6 m <sup>2</sup>
FZ.P.11.	535,7 m <sup>2</sup>	30 %	160,7 m <sup>2</sup>
FZ.P.12.	31,2 m <sup>2</sup>	30 %	9,4 m <sup>2</sup>

FZ.FSZ.13.	15,2 m <sup>2</sup>	30 %	4,6 m <sup>2</sup>
<b>egyszintes növényállományú, félintenzív zöldtető, nagyrészt közüzemi ivóvízzel való automata öntözéssel: (min. 21 cm rtgv.)</b>	<b>2141,1 m<sup>2</sup></b>	<b>30,0 %</b>	<b>642,3 m<sup>2</sup></b>

<b>Beszámítható zöldfelület összesen:</b>	<b>3411 m<sup>2</sup></b>	<b>16,0 %</b>
---	---------------------------	---------------

A településrendezési és építési követelmények alapszabályzatáról szóló 280/2024. (IX.30.) Kormány rendelet (TÉKA) 136.§ (2) bekezdése értelmében 2025. június 30-át követően már nem az OTÉK 5. melléklete, hanem a TÉKA 3. melléklete alapján állapítandó meg az egyéb felületek (zöldtetők...stb.) beszámíthatósága a telekre előírt zöldfelületbe.



2025. 09.

ZÖLDFELÜLETI MÉRTÉK SZÁMÍTÁSA - "A"



TELEPÜLÉSRENDEZÉS



Telek helyrajzi száma: 888/3  
Telek tervezett területe: 27 345 m2

SZÍN	FELÜLET MEGNEVEZÉSE	TERÜLET	BESZÁMÍTHATÓSÁGI MÉRTÉK	BESZÁMÍTHATÓ TERÜLET
	TZ.FSZ. 1.	948,9 m <sup>2</sup>	100 %	948,9 m <sup>2</sup>
	TZ.FSZ. 2.	994,0 m <sup>2</sup>	100 %	994,0 m <sup>2</sup>
	TZ.FSZ. 3.	31,6 m <sup>2</sup>	100 %	31,6 m <sup>2</sup>
	TZ.FSZ. 4.	44,1 m <sup>2</sup>	100 %	44,1 m <sup>2</sup>
	TZ.FSZ. 5.	41,7 m <sup>2</sup>	100 %	41,7 m <sup>2</sup>
	TZ.FSZ. 6.	117,4 m <sup>2</sup>	100 %	117,4 m <sup>2</sup>
	TZ.FSZ. 7.	1135,9 m <sup>2</sup>	100 %	1135,9 m <sup>2</sup>
	TZ.FSZ. 8.	1138,7 m <sup>2</sup>	100 %	1138,7 m <sup>2</sup>
	TZ.FSZ. 9.	808,4 m <sup>2</sup>	100 %	808,4 m <sup>2</sup>
	TZ.FSZ. 10.	116,9 m <sup>2</sup>	100 %	116,9 m <sup>2</sup>
	<b>Teljes értékű zöldfelület:</b>	<b>5377,6 m<sup>2</sup></b>	<b>100 %</b>	<b>5377,6 m<sup>2</sup></b>
	IH.P.1.	206,7 m <sup>2</sup>	75 %	155,0 m <sup>2</sup>
	IH.P.2.	304,9 m <sup>2</sup>	75 %	228,7 m <sup>2</sup>
	IH.P.3.	477,9 m <sup>2</sup>	75 %	358,4 m <sup>2</sup>
	<b>naromszintes növényállományú, intenzív zöldtető, nagyrészt közüzemi ivóvízzel való automata öntözéssel:</b> <i>(min. 81 cm rtgv.)</i>	<b>989,5 m<sup>2</sup></b>	<b>75 %</b>	<b>742,1 m<sup>2</sup></b>
	IK.P.1.	79,5 m <sup>2</sup>	40 %	31,8 m <sup>2</sup>
	IK.P.2.	79,0 m <sup>2</sup>	40 %	31,6 m <sup>2</sup>
	IK.P.3.	35,3 m <sup>2</sup>	40 %	14,1 m <sup>2</sup>
	<b>kétszintes növényállományú, intenzív zöldtető, nagyrészt közüzemi ivóvízzel való automata öntözéssel:</b> <i>(min. 41 cm rtgv.)</i>	<b>193,8 m<sup>2</sup></b>	<b>40 %</b>	<b>77,5 m<sup>2</sup></b>
	ZF	217,7 m <sup>2</sup>	15 %	32,6 m <sup>2</sup>
	<b>zöldfal a 49. § (6) bekezdése szerint</b>	<b>217,7 m<sup>2</sup></b>	<b>15 %</b>	<b>32,6 m<sup>2</sup></b>

Beszámítható zöldfelület összesen:	6229,8 m <sup>2</sup>	22,8 %
------------------------------------	-----------------------	--------

A településrendezési és építési követelmények alapszabályzatáról szóló 280/2024. (IX.30.) Kormány rendelet (TÉKA) 136.§ (2) bekezdése értelmében 2025. június 30-át követően már nem az OTÉK 5. melléklete, hanem a TÉKA 3. melléklete alapján állapítandó meg az egyéb felületek (zöldtetők...stb.) beszámíthatósága a telekre előírt zöldfelületbe.



2025. 09.

ZÖLDFELÜLETI MÉRTÉK SZÁMÍTÁSA - "B"



TELEPÜLÉSRENDEZÉS



KÖZLEKEDÉSI JAVASLATOK

Megvalósítási koncepció

A megvalósítási koncepció tartalmazza a mai őrmezői autóbusz-végállomás jelentős területi kibővítésével a közös helyi – helyközi – távolsági buszterminál kiépítését, valamint a vasút menti területen 1.700 férőhely kapacitású P+R parkoló létesítését.

Ezen főelemeket, egy emelt szinten elhelyezett plató egyetlen közös gyalogos-kerékpáros felületté fogja össze, amely minden kapcsolatot megad, másfelől ez a felület a nem motorizált mobilitás kapcsolatrendszeri középpontja.

**A többféle funkció** (gyalogosfelület, zöldfelületek, közút, buszterminál, parkolóház, metróaluljáró) lakóterülethez való kapcsolódása jelentős egyeztetési feladatot ad az üzemeltetői lehatárolások miatt.

**A parkolóház mérete** szükségessé teszi a Zelk Zoltán utca jelenlegi 22,0 m szabályozási szélességének nyugat felé tolódását, ez a közúti szélesség továbbra is biztosítani fogja a tervezett forgalmak (egyesített autóbusz végállomás, P+R parkolóház) lebonyolódását.

**A parkolóház vasút melletti oldalán** tervezett a Kelenföld – Budaörs szakasz vágánybővítése, amely kihat az ingatlan déli területére. A két beruházás együttélése most tart a tervezői kialakulás stádiumában, így a BFK – MÁV – tervezői konzorcium az egyeztetéseket, a szűk területen elhelyezendő vasúti létesítményekről megkezdte.

KIM - Őrmező				
Zelk Zoltán utca új szabályozási szélesség kialakítási változatai				
Megnevezés		20 méteres szabályozási szélesség	18 méteres szabályozási szélesség	15 méteres szabályozási szélesség
SZABÁLYOZÁS	Közúti szabályozás szélessége	20 [m]	18 [m]	15 [m]
	Státusz	Városrendezői elvárás	Kompromisszum megoldás (2022.jún. 1.-jei kooperáció)	Mai tényleges szélesség
	Szabályozás kijelölése	Tisztán kijelölhető útszegélyek	Tisztán kijelölhető útszegélyek	-
KÖZÚT	Közúti kialakítási lehetőségek	1x1 forgalmi sáv	1x1 forgalmi sáv	1x1 forgalmi sáv
		1+1 leállósávok,	1+1 leállósávok,	1 oldali leállósáv,
		kétoldali járda	kétoldali járda	egyoldali járda
	Útpálya szélessége	14 [m]	12 [m]	10,5 [m]
	Járdák szélessége	3 + 3 [m]	2 + 4 [m]	Az autóbusz terminál felőli oldalon 3,3 [m] széles járda
				P+R oldalon csak kezelőjárda 1,2 [m]
	TAXI, K+R parkoló	Mindkét oldalon kijelölt	Mindkét oldalon kijelölt	Csak 1 oldalon kijelölt
VÉGÁLLOMÁS	Végállomáson a Zelk Zoltán u.-i szervízúton kialakítható várakozó-helyek száma	0 [fh]	4 [fh]	6 [fh]
	Szervízút szélessége	9 [m]	11 [m]	12 [m]
	Szükségtelen autóbusz körbejárás, a várakozó-helyek hiánya miatt	25-30 busz/óra csúcsidőben	0 busz/óra csúcsidőben	0 busz/óra csúcsidőben
	A végállomáson biztosított várakozó helyek száma (V)	V 11 [db]	V 15 [db]	V 12 [db]
	A végállomáson biztosított tárolóhelyek száma (T)	T 12 [[m]	T 12 [db]	T 12 [db]
ÖSSZEGZÉS	Szabályozási szélesség	20 m megfelelő, a jövőt szolgáló kijelölhető szabályozás	18 m megfelelő, kijelölhető szabályozás	15 m az igényelt követelményt nem elégíti ki
	Autóbusz végállomás	Várakozóhely kevés, szükségtelen körbejárás	Várakozóhely elegendő	Várakozóhely elegendő





Közösségi közlekedés

Az „A” területen kiépülő közös helyközi- -elővárosi – városi autóbusz terminál 12 db csuklós és 17 szóló álláshelyet tartalmaz, ebből 2 nemzetközi és 2 távolsági álláshely és 3 csuklós leszállóhely kerül kialakításra. Emellett 10 buszvárakozó, 14 rövid idejű fűrészfogas tároló is rendelkezésre áll. Minden álláshely a közös gyalogosfelülethez csatlakozik. Innen közvetlen kapcsolat van az aluljáróba, illetve a felette elhelyezett platóhoz, amely minden irányú gyalogos és kerékpáros kapcsolatot biztosít.

Közúti forgalom - parkolóház

A „B” területre tervezett parkolóházban 1.700 személygépkocsi, valamint 14 csuklós és 14 szóló busz tárolására van mód. A parkolóház az épület északi és déli végein egy-egy spirál rámpás kihajtón és egy középső bejáraton keresztül bonyolítja le a forgalmat a Koszorúslány utca, illetve a Zelk Zoltán utca felől. A parkolóház építészeti kialakítása lehetővé teszi, - ha olyan döntés születik, - egy Etele tér felől, vasút feletti felüljárón érkező meghosszabbított villamos Őrmező felé történő továbbhaladását.

A parkolóház közúti kapcsolatainak méretezése

A „B” területen kialakított parkolóház tervezet közúti csomópontjainak elhelyezése az épület északi és déli homlokzatainál, valamint az épület középvonalában történt.

Tervezett változat

Északi és déli elsőbbséggel szabályozott kihajtó csomópont, középső jelzőlámpával szabályozott behajtó csomópont.

A csomópontok méretezése az E-ÚT 03.03.21 Útügyi Műszaki Előírás „Szentbeni közúti csomópontok méretezése és tervezése” alapján történt.

A szintbeni elsőbbséggel szabályozott csomópontok kapacitásszámítása az alárendelt irányból átbocsátó forgalom számításával az elsőbbséggel rendelkező forgalom függvényében történt.

A jelzőlámpával szabályozott csomópontok kapacitásszámítása a minimálisan alkalmazható periódusidő választásával és az átmenő forgalom részére biztosítható zöldidő és a szükséges közbenső idők alkalmazásával történt.

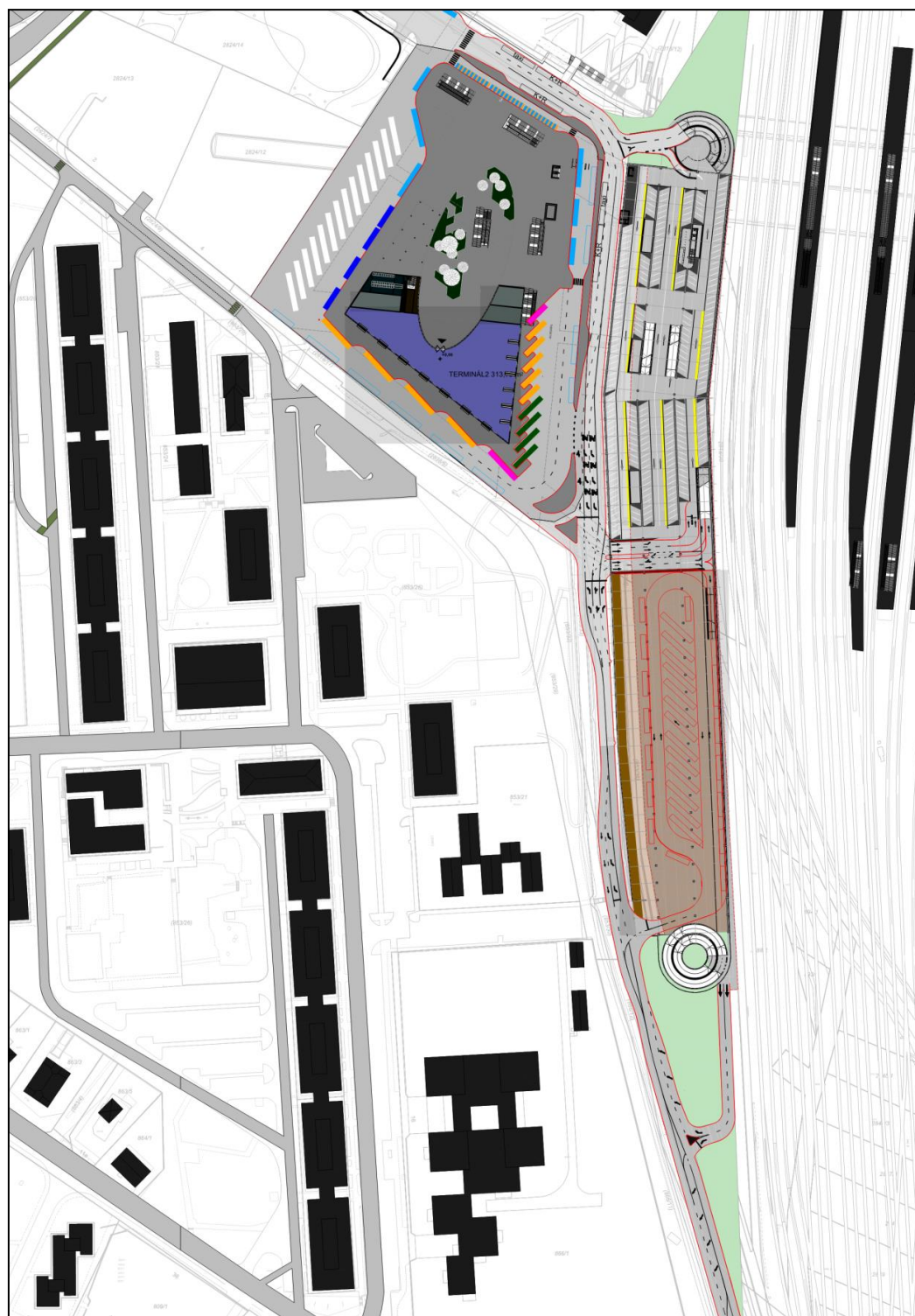
A csomópontok kapacitásszámításánál megállapítható (lásd összefoglaló táblázat)

- a csomópontok jelentős kapacitástartalékkal rendelkeznek, amelyek nagy biztonsággal lebonyolítják a feltételezett 2 órás behajtó és 3 órás kihajtó forgalmakat
- a jelentős kapacitástartalék elsősorban az Egér út felőli irányban biztosított.
- a jelzőlámpával szabályozott csomópont az egy csomópontba szervezett ki-és behajtás a csomóponti szabályozás miatti korlátozott
- az elsőbbséggel szabályozott csomópontokban a kisíves kanyarodó irányú alárendelt forgalmak kapacitása nem lett figyelembe véve.

	Reggeli csúcsóra - Behajtó kapacitás összesítve [Ej/óra]	Délutáni csúcsóra - Kihajtó kapacitás összesítve [Ej/óra]
Északi és déli elsőbbséggel szabályozott kihajtó csomópont, középső jelzőlámpával szabályozott behajtó csomópont	1.320	3.460
* A behajtó kapacitások az elsőbbséggel szabályozott csomópontokban a mértékadó nagyíves balra behajtó kapacitást jelenti.		

37. ábra Kapacitások alakulásának összefoglaló táblázata





38. ábra P+R parkolóház kialakítása

### Kerékpáros közlekedés, B+R

A kerékpáros közlekedés bővítése az IMCS egyik lényeges célja.

A tervezés abban a felfogásban készült, hogy a kerékpározás mértéke folyamatosan növekedhessen felső határ nélkül.

#### Legfontosabb alapelvek a tervezés során:

- A kerékpárutak ma szétszórak, nem alkotnak hálózatot, hálózatosítani szükséges.
- Komplexen nézve az összes városi út kerékpárbaráttá alakítása a cél.
- 30 km/órás forgalmú utakon az autós – kerékpáros forgalmat közösen lehet kialakítani, nem kell szétválasztás.
- A 30 km/ó feletti utaknál szeparálni kell a kerékpárosokat, különösen az autóbuszforgalomtól.
- A gyalogos és kerékpáros haladást el kell választani gyalogosfelületen, kerülve a gyalogosok közti jelöletlen kerékpározást.

#### A legfontosabb kialakítandó kapcsolatok:

- Újbuda Kerékpárforgalmi Hálózati Terv figyelembe vétele
- Sasadnál érkező kerékpárút – új kapcsolat az aluljáróba – új kialakítású aluljáró – kijárat az Etele térre (ez főirány)
- A főirány jól kialakított kapcsolata az IMCS középponti gyalogosfelületével.
- Az Őrmező lakótelep (Boldizsár utca, Cirmos utca) felől az IMCS elérése.
- A Zelk Zoltán utca melletti kerékpárút kapcsolata a tárolókkal és az IMCS-sel.
- Az Etele téren kerékpáros továbbhaladás a Somogyi úton, Etele úton, Borszéki utcán dél felé.
- Első lépcsőben 3 helyszínen (IMCS, Észak-déli kerékpárút, Zelk Zoltán P+R mellett) összesen 300 kerékpártároló kialakítása. További bővítési terület kijelölése, megcélózva a 400 -500 férőhelyet.
- Kerékpáros torony vagy kút létesítése, amely korszerűen gépesített, teljesen lopás biztos, zárt, kártyával kezelhető. Lehetőséget ad előzetes helyfoglalásra.
- Bubi állomás az új észak-déli útkialakítás területe mellett.
- Az IMCS aluljáróban levő kerékpártárolást is biztonságossá kell alakítani.



Kerékpár elhelyezés		Tárolóhely szám (db)
kerékpár tárolás	Alapkiépítés: 3 helyszínen	100 + 100 + 100 = 300 db
	További bővítési terület kijelölés:	100 – 200 = 200 db
<b>Összesen</b>		<b>500 db</b>
	Bubi tároló kijelölés:	25 db
	Automata kerékpártorony:	50 db

39. ábra Kerékpár elhelyezési javaslatok

#### Mikromobilitási pontok

Ma nincs olyan tervezési előírás, (Pl. UME, OTÉK) amely a mikromobilitás elhelyezését, tárolását, méretét szabályozná. A BKK és most már a Kerületek is kísérleti mikroMobilitási Pontokon (mMP) tanulmányozták a használók viselkedését, szokásait.

A tervezett állapotban a mikromobilitási pont (mMP) elhelyezése két helyszínen javasolt:

- Az autóbusz végállomás területén 10 m<sup>2</sup>, bővíthetőség 20 m<sup>2</sup>-re.
- A Zelk Zoltán utcai P+R kerékpártároló mellett 10 m<sup>2</sup>, bővíthetőség 20 m<sup>2</sup>-re.

#### Gyalogos közlekedés

A gyalogosközlekedés az autóbuszterminál felett tervezett platósinten történik.

A tervezett plató és környezete északról a Koszorúslány utca fölött létesítendő hídon keresztül érhető el. A híd mind kerékpáros, mind pedig gyalogos közlekedésre alkalmas szerkezet, így az aluljáróból, illetve az M1-M7 túlsó oldaláról mikromobilitási eszközökkel érkezők számára is használható. Nyugati irányból a Budapest One irodaház belső teresedésén keresztül, valamint a Boldizsár utcán létrehozandó gyalogos útvonalakon keresztül nyílik lehetőség a plató és az intermodális csomópont megközelítésére. Déli irányból az Őrmezői lakótelep felől, a Zelk Zoltán utca mellett lévő park irányából van lehetőség a platófelület elérésére. Déli irányba tulajdonképpen két gyalogos híd biztosítja a kapcsolatot a lakótelep és az intermodális csomópont épülete között. Keletről a „B” tervezési területen létrehozott parkolóház belső földémszintjéről lehet a plató központját elérni. A parkolóházon észak-dél irányú sétányok és fásított zöld tengelyek kapnak helyet, melyek a Zelk Zoltán utcával párhuzamosan futnak. A parkolóházon keresztül vezetett, a vasút fölött tervezett felüljáró gyalogos és kerékpáros kapcsolatot is biztosíthat az Őrmezői lakótelep és az Etele tér között.

#### A használók szemszögéből, fenntartható módon:

Jelen projekt célja egy nagyobb, átfogó fejlesztési koncepció részeként a főváros és környéke közlekedési kapcsolatainak fejlesztése oly módon, hogy a környezetbarátabb és egyben hatékonyabb eszközökre váltás elősegítésével, feltételeinek színvonalas biztosításával javítsa Budapest és az agglomeráció közötti kapcsolatokat, miközben csökkenti a városra nehezedő terhelést, illetve az ehhez kapcsolódó különféle káros hatásokat. A projekt két fő elemből tevődik össze, amelyek fizikailag is elkülönülnek. A szűkebben vett intermodális központ a helyi, helyközi és távolsági járatokat egyaránt befogadó közösségi közlekedési buszterminálból és annak kiszolgáló egységeiből áll az „A” tervezési területen. Ezt egészíti ki egy nagy kapacitású P+R parkolóépület, amely korszerű e-járműveknek és többféle mikromobilitási eszköznek is megfelelő elhelyezést biztosít, továbbá egyéb kereskedelmi és kiszolgáló funkciókat is magába foglal; ez pedig a „B” területen létesül. A két telek szomszédos mivolta és a különféle rendeltetések összefüggései miatt a két létesítményt nem párhuzamosan, hanem együtt, egyetlen funkcionális egységként kell kezelni. Nincsenek párhuzamos rendeltetési egységek, vannak viszont a két épületet összekötő elemek (gondosan megtervezett fizikai, közlekedési és használati kapcsolatok). Ezáltal a gazdaságosság mellett a fenntarthatóság is szem előtt tartható, hiszen így a megépülő projekt optimalizálni tudja a megépültével és működésével együtt járó környezeti terhelést.

#### KÖZMŰVESÍTÉSI JAVASLATOK

##### VÍZELLÁTÁS

A tervezési terület környezetében, a Koszorúslány utca - Zelk Zoltán út – Péterhegyi út nyomvonalon 200-as, a Boldizsár utcában és annak meghosszabbításában a Péterhegyi útig pedig 300-as gömbgrafitos öntöttvas vezeték üzemel. A gömbgrafitos öntött vas vezetékek korszerű, időtálló vezetéknek számítanak, átmérőjüket tekintve pedig bőséges a vízhozamukat tekintve a terület ellátására. A vizsgált terület tűzvíz ellátása általánosan az ivóvíz hálózatra telepített tűzcsapokkal megoldott.

A közterületen haladó gerincvezetékek csekély érintettségek a koncepciótervek alapján, de a tervezett beavatkozás hatása még nem egyértelmű (villamos felüljáró).

Az „A” és a „B” területen belüli ivóvízellátás a telekre való bekötéssel várhatóan kielégíthető. A buszpályaudvar bekötése a Boldizsár utcáról vagy a Zelk Zoltán utcáról, a P+R parkoló bekötése a Zelk Zoltán utca felől bárholnan lehetséges a belső vizesblokk elhelyezkedésének a függvényében, azonban egy telekre csak egy bekötés engedélyezett. A telken belül mért hálózat létesíthető, melyet a telekhatáron belül, attól 1 méteren belül elhelyezett vízórával kell ellátni és a Fővárosi Vízművekkel mind az épületen kívüli, mind a belsőgépészeti hálózatot jóvá kell hagyni. A bekötés üzemeltetője a vízóraakna faláig a Fővárosi Vízművek, onnantól a kifolyási pontokig tartó hálózat karbantartása a telek tulajdonosának a feladata. Amennyiben a tűzvíz-igény meghaladja a közhálózatról vételezhető vízmennyiséget, akkor a helyi pótlásról, helyi tűzvíz tároló medence létesítéséről is gondoskodni kell. Az öntözési vízigények mérsékléséhez csepegtetési rendszerű hálózat kiépítése javasolható. Az öntözővíz-igény az ivóvíz-ellátó hálózatról kerül kielégítésre.



## VÍZELVEZETÉS

Őrmező városrész az egyike azoknak a területeknek, ahol már elválasztott rendszerű a vízvezetés.

## SZENNYVÍZ ELVEZETÉS

A tervezési terület mellett szennyvízelvezető közhálózat közvetlenül nincs nyilvántartva. A legközelebbi nyilvántartott szennyvízcsatornák közül a Cirmos utcában Ø30 beton csatorna, míg a Zelk Zoltán utcában, a Boldizsár utcától mintegy 115 m-re délre Ø50 betoncsatorna üzemel.

A tervezési területek szennyvízbekötéseinek létesítéséhez közhálózatfejlesztést kell végezni. Ennek keretében a Zelk Zoltán utca utolsó, említett aknájától a szennyvízcsatorna meghosszabbításra kerül. Közhálózat fejlesztés, vagy a beruházás miatti közhálózat kiváltás Vízjogi Engedély köteles tevékenység, melyet a vízügyi hatóságnak kell jóváhagynia.

A bekötővezeték üzemeltetője a bekötőakna faláig az FCSM Zrt., az egyéb telken belüli hálózat karbantartása pedig a telek tulajdonosának a feladata.

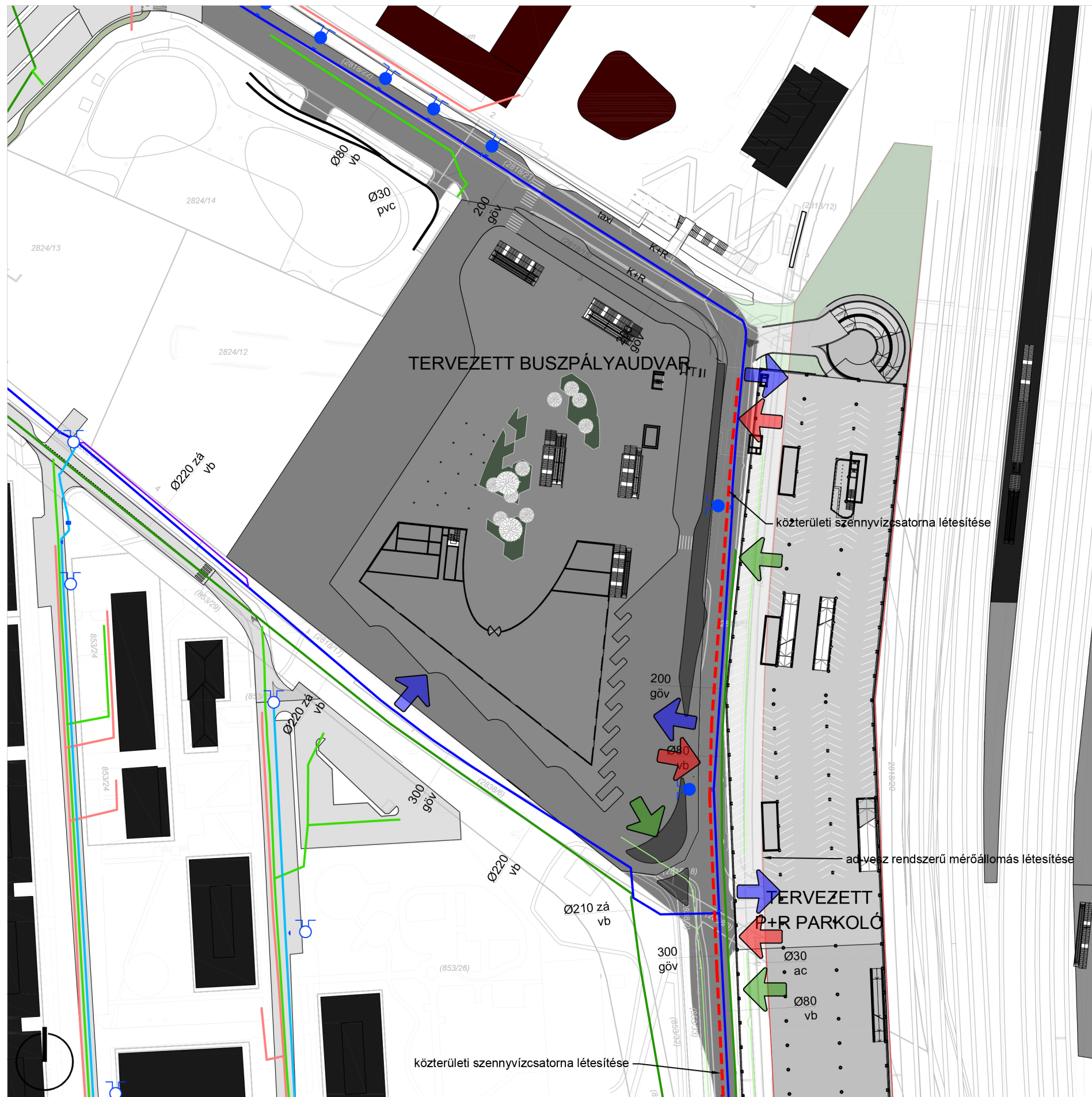
## CSAPADÉKVÍZ ELVEZETÉS

A tervezési területet határoló Zelk Zoltán utca alatt Ø80 átmérőjű beton csapadékcatorna, a P+R parkoló tervezési területén belül a Zelk Zoltán utcával párhuzamosan nyílt csapadékvíz-elvezető árok üzemel. A Boldizsár utca mentén Ø220 csapadékcatorna húzódik, mely a Zelk Zoltán utca előtt déli irányba törik és halad azzal párhuzamosan. A Zárt csapadékcatornát az Fcsm Zrt., míg a nyílt árkot a Budapest Közút Zrt. üzemelteti, a tulajdonos mindkettő esetben az Önkormányzat. Közhálózat fejlesztés, vagy a beruházás miatti közhálózat kiváltás ebben az esetben is Vízjogi Engedély köteles tevékenység, melyet a vízügyi hatóságnak kell jóváhagynia.

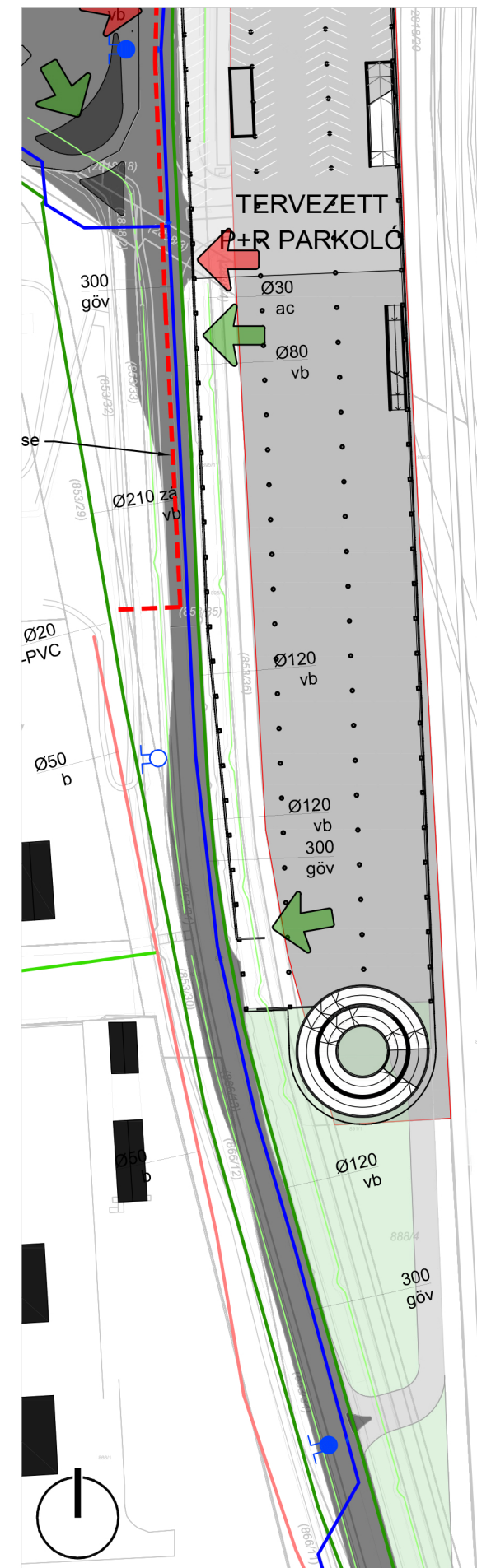
Csapadékvíz csak a csapadékcatornába vezethető. A csapadékvíz befogadó csatorna üzemeltetőjétől befogadói nyilatkozatot kell szerezni. A csapadékvíz a határoló utcákban elhelyezkedő csapadékcatornába feltételezhetően bevezethető a befogadói nyilatkozatban foglaltaknak szerint. Amennyiben a vízmennyiséget a területi egységről levezetett vízmennyiség meghaladja, akkor a többlet vízmennyiséget a telken belül csökkentett kifolyású záportározóban kell tározni, és abból csak az engedélyezett vízmennyiséget lehet a csatornahálózatba bevezetni, vagy pedig a többlet vizet a telken belül kell elszikkasztani.

A parkolók, megállók felületére érkező csapadékvíz a gépjárművekből származó szénhidrogéneket tartalmazhat, ezért a közcsatornába és innen a befogadóba vezetés előtt a szennyezett csapadékvíz CE minősítésű olajfogó műtárgyakkal tisztítani szükséges.





M= 1:1500



M= 1:1500

Jelmagyarázat:

- Földrészlet határ
- Tervezési terület határa
- Vízvezeték
- Gravitációs egyesített- és szennyvízcsatorna
- Gravitációs csapadékcatorna
- Nyílt árok
- Átereszt
- Tervezett szennyvízcsatorna
- Bontandó elem
- Tervezési terület lehetséges ivóvízellátási irányai
- Tervezési terület lehetséges szennyvízelvezetési irányai
- Tervezési terület lehetséges csapadékvíz elvezetési irányai

TERVEZETT VÍZELLÁTÁS



2025. 09.

VÁROSÉPÍTÉSZET



## ENERGIAELLÁTÁS

A tervezési terület környezetében a vezetékes energiahordozók közül a villamosenergia és a földgáz, valamint a távhő lehetősége áll rendelkezésre.

### Villamosenergia ellátás

Az Elmű Hálózati Kft. (EOn) üzemelteti a terület villamosenergia-ellátó hálózatait. Az elosztóhálózat a vizsgált területen belül és a térségében is földalatti kivitelezéssel épült. A tervezési területtől északra a Koszorúslány utca mentén 2 db 10/0,4 kV-os trafóállomás üzemel. Innen indulnak a környék villamosenergia és közvilágítás ellátásáért felelős kifeszültségű földkábelei.

A beruházás során szükséges lehet közép- és kifeszültségű hálózat kiváltására. A villamosenergia hálózat (rövidebb szakaszokat/keresztezéseket eltekintve) csak a járda alatt haladhat.

A tervezési területeken elhelyezkedő kandeláberek villamosenergia ellátását közvilágítási földkábel látja el, melyek a beruházás során elbontásra kerülnek. Az út megvilágítását a BDK Kft. üzemelteti, a tervet hozzájuk kell beadni jóváhagyásra.

A parkolóház és a buszpályaudvar magas energiaigénye miatt KÖF/KIF vételezés javasolt, a trafóállomásnak az építményen belül kell helyet biztosítani.

Az igényeket a fogyasztási hely megjelölésével az E-On-nak kell benyújtani, az új bekötéseket az áramszolgáltató tervezi és kivitelezzi a csatlakozási szerződés megkötése és a kiküldött Műszaki Gazdasági Tájékoztatóban leírt díj kifizetését követően.

Az ellátást biztosító kis- és közép feszültségű hálózatot az esztétikai igények és a kisebb helyfoglalás biztosításának érdekében továbbra is földkábeles módon kell kivitelezni. A várható többletköltség megtérül a nagyobb üzembiztonság nyújtotta előnyöknek és a kedvezőbb esztétikai megjelenésnek köszönhetően.

A buszpályaudvar és P+R parkoló világítása a belső hálózatról kerül betáplálásra, így annak egyeztetése nem szükséges a BDK-val, az üzemeltetését is a beruházó végzi.

A P+R parkolóban megújuló energiaforrásként napelemes rendszer kerül kialakításra. A napelemes hálózat ad-vesz rendszerrel csatlakozik a közhálózathoz. Mivel a megújuló energiahordozóval a villamosenergia termelés az időjárástól függ, ezért a villamosenergia ellátást a közhálózatról is tudni kell teljes mértékig biztosítani. A villamosenergia szolgáltatási törvény (VET) értelmében a villamosenergia ellátáshoz szükséges közhálózat fejlesztést a szolgáltatónak saját beruházásként kell megoldani, a fogyasztóval szolgáltatási megállapodást köthet, amelyben rögzítheti a szolgáltatás feltételeit.

A parkolókbán a legnagyobb energiaigényt az elektromos járművek töltése jelenti, ezért töltésmenedzsment-rendszer kiépítése ajánlott a villamosenergia leadás optimális összehangolására.

## Földgázellátás

A kerület földgázellátásának szolgáltatója az MVM Next Energiakereskedelmi Zrt., a hálózat üzemeltetője az MVM Főgáz Földgázhálózati Kft. A tervezési területet közvetlenül nem érinti földgázvezeték, a Koszorúslány utcában és a Boldizsár utcában halad kisnyomású hálózat. A tervezési területeken gázfogyasztás nem tervezett.

### Távhőellátás

A tervezési terület mellett a Koszorúslány utca – Zelk Zoltán út mentén 2x400-as átmérőjű távhővezeték üzemel. A vezetékekben a Zelk Zoltán úton, a tervezett buszpályaudvar területe mellett, annak felénél a vezetékekben egy líra található, mely belóg a telekre, ennek védelembe helyezéséről, illetve kiváltásáról gondoskodni kell. A távhővezetékek szolgáltatója a FŐTÁV Zrt.

A tervezett létesítmények hőigénye részben távhő alapú energiával lesz kielégítve., melyet a távhőszolgáltatótól kell kérvényezni.

### Megújuló energiaellátás

A megújuló energiatermelési lehetőségek közül a P+R parkoló területén napenergia termelés tervezett. Az innen nyert energia ad-vesz rendszeren kerül a közhálózatba betáplálásra. Tekintettel arra, hogy elektromos töltőállomás is kiépítésre kerül, érdemes a megújuló energiát erre használni.

## VEZETÉKES HÍRKÖZLÉSI LÉTESÍTMÉNYEK

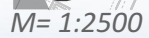
Budapest vezetékes távközlési ellátását jelenleg a Magyar Telekom Nyrt. biztosítja. Az elektronikus hírközlés a közművekkel közösen nyilvántartott infrastrukturális elem, azonban míg a többi közmű telekhez, addig a hírközlés alanyhoz, a fogyasztóhoz kötődik. A fogyasztó által választott üzemeltető létesíti a szükséges kapcsolatot a gyengeáramú fogadó helyiségig.

A P+R parkoló tervezett területén egy kábelalagútban MÁV erős- és gyengeáram földkábelek haladnak. Ennek az alépítménynek a védelembe helyezéséről, illetve kiváltásáról, az üzemeltetőkkel előzetesen egyeztetve gondoskodni kell!











## SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ – A TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK MÓDOSÍTÁSI JAVASLATA

A Kelenföldi intermodális csomópont örmezői autóbusz-terminál megvalósításának és a P+R parkolók fejlesztésének vonatkozásában több településrendezési eszköz módosítása is szükségessé válik a megvalósíthatóság érdekében. Figyelembe véve a tervezett beépítési koncepciót mind a fővárosi-, mind pedig a kerületi tervdokumentumok (önkormányzati határozat és rendeletek) módosítását kell kezdeményezni:

- A 364/2021. (II. 24.) Főv. Kgy. határozattal elfogadott **Budapest Főváros Településszerkezeti Tervét (TSZT 2021)**,
- A jelenleg hatályos, a többször módosított 5/2015. (II.16.) önkormányzati rendelettel elfogadott **Fővárosi Rendezési Szabályzatot (FRSZ)**,
- valamint a 11/2017. (V.3.) önkormányzati rendelettel elfogadott a Budapest XI. kerület, Ferencváros-Kelenföld vasútvonal - Budaörsi út - Kőérberki út - Egér út - Andor utca - Galvani út - Duna folyam által határolt terület Kerületi Építési Szabályzat (KÉSZ-1).

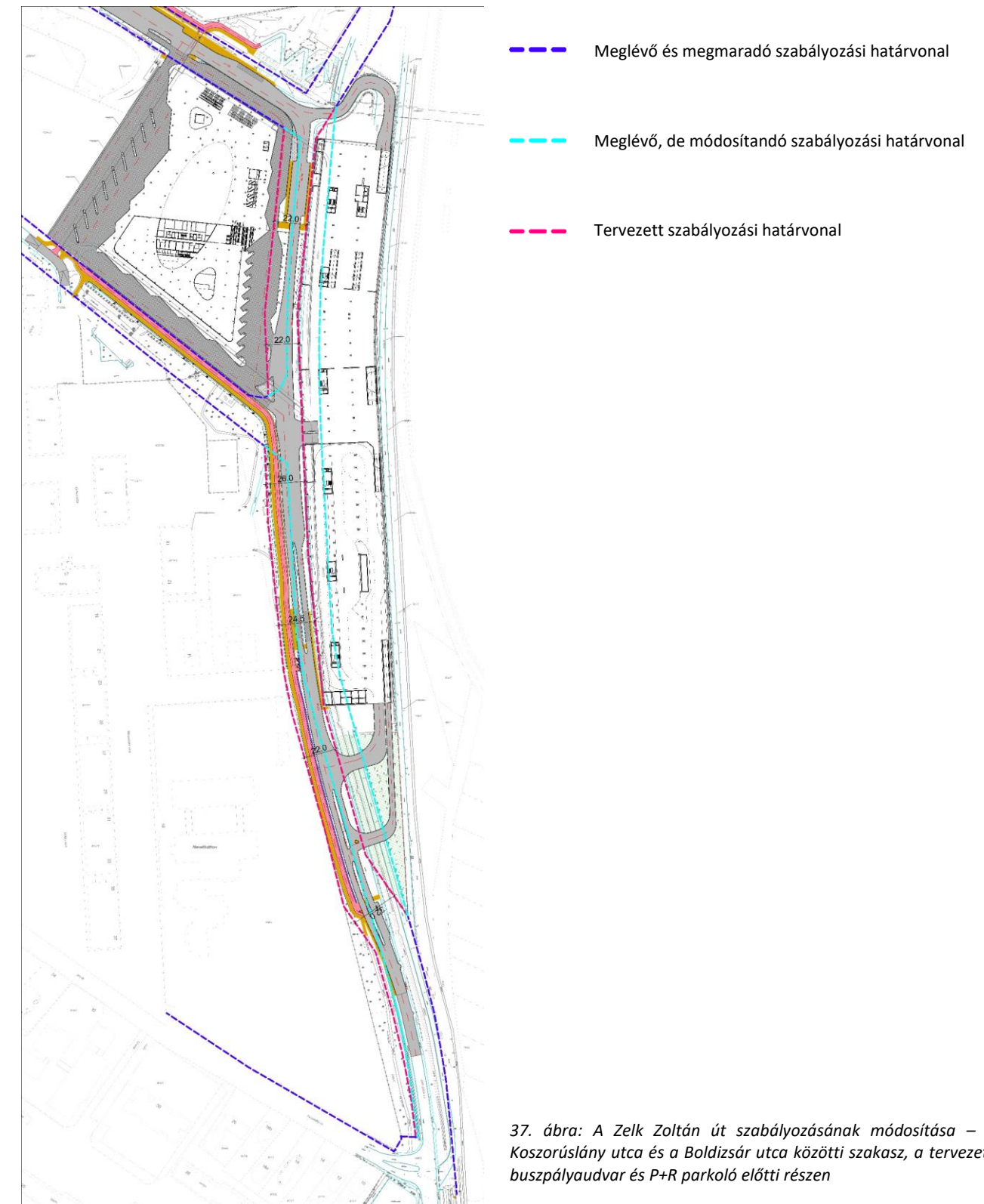
Az első kettő esetében a Budapest Főváros Önkormányzata a felhatalmazott a módosításra, míg a harmadik eszköznél Budapest Főváros XI. kerület Újbuda Önkormányzata. Jelen dokumentáció a TSZT és az FRSZ módosítás javaslatát tartalmazza.

### A ZELK ZOLTÁN ÚT SZABÁLYOZÁSÁNAK MÓDOSÍTÁSA

A fővárosi településrendezési eszközök módosításának legfőbb oka, hogy a tervezett autóbusz terminál és a P+R parkoló műszaki kialakítása miatt megváltozik a Zelk Zoltán utca szabályozása. Az út nyugati irányba tolódik el, s ezzel a környező területfelhasználási egységeket is ehhez szükséges igazítani.

A Kelenföldi pályaudvar nyugati oldalán a vágányok mellett a kiépülő többszintes P+R parkoló épülete jellemzően 12 méterrel szélesedik. Ennek következtében a Zelk Zoltán utca vonala is kb. 12-14 méterrel kerül nyugatabbra. Az út legkisebb szabályozási szélessége a Koszorúslány utca és a Boldizsár utca között továbbra is 22 méter marad a tervezett P+R parkolóház és az autóbusz pályaudvar között.

A Boldizsár utcától délre eső szakaszon a Zelk Zoltán utca szabályozása a tervezett út kialakítása szerint alakul. Az út szabályozási szélességébe az útpálya a szükséges támfal, a kerékpárút, a gyalogjárda és a vízelvezetés elemei tartoznak bele. Az út itt is nyugatabbra tolódik, egyes szakaszokon a 22 méterhez képest a szükséges mértékig szélesedik.





BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV (TSZT 2021) MÓDOSÍTÁSI JAVASLATA

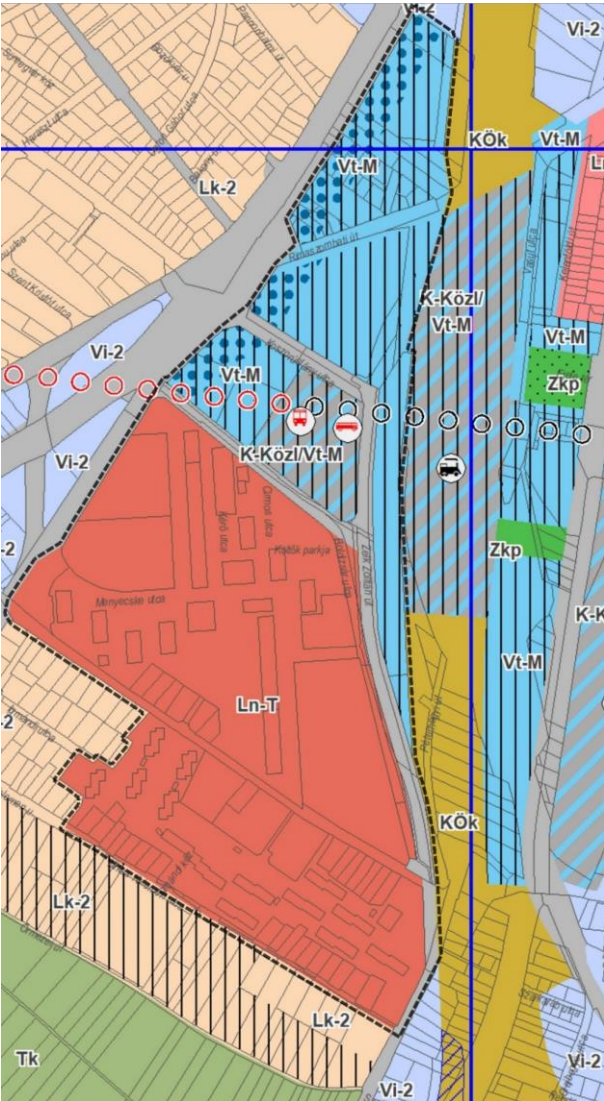
A TSZT esetében a leíró munkarészek módosítása nem szükséges. A javaslat a Szerkezeti Tervlapot érinti, azok közül az alábbiakat kell módosítani:

- Szerkezeti Tervlap – 1. Területfelhasználás
- Szerkezeti Tervlap – 2. Közlekedési infrastruktúra
- Szerkezeti Tervlap – 3. Az épített környezet értékeinek védelme b) Épített környezet védelmével kapcsolatos magassági korlátozások területi lehatárolása

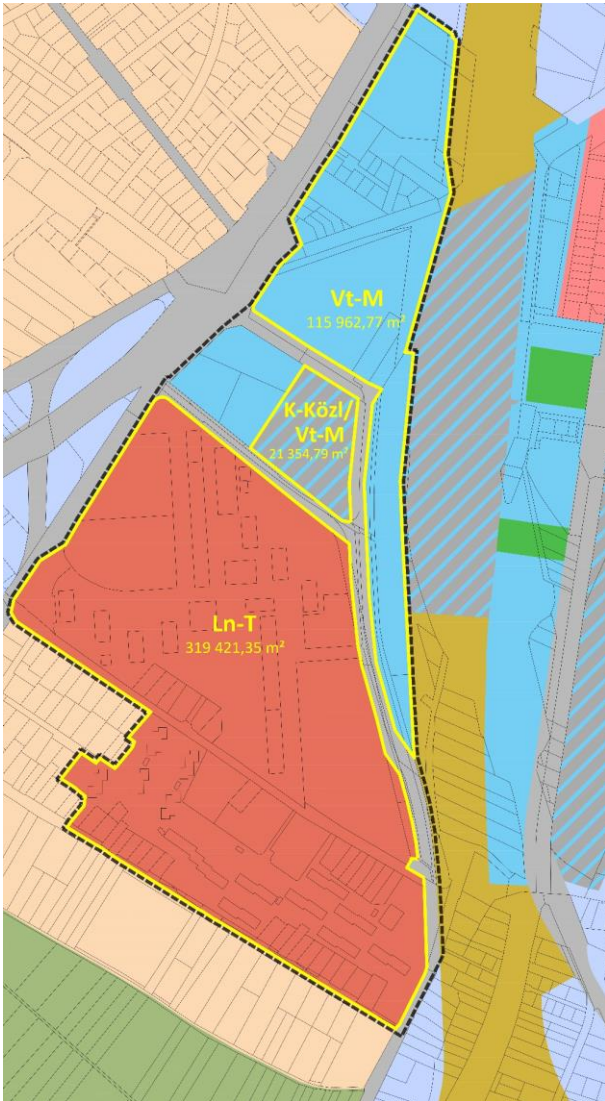
**A Szerkezeti Tervlap – 1. Területfelhasználás tervlapja** tartalmazza az egyes településrészek területfelhasználási rendszerét. A területfelhasználási egységek változását a **TSZT/VÁLT melléklet** mutatja be részletesen.

**Javasolt módosítások:**

- A buszpályaudvar és a P+R parkoló kiépítése nyomán módosul a Zelk Zoltán utca nyomvonala. Ezzel együtt az érintett és a környezetében lévő tömbök szabályozási vonalai is változnak. A Zelk Zoltán utca a beépítésre szánt területfelhasználási egységekből kivett közúti közlekedési területfelhasználási egységbe sorolódik. Ezért az út nyomvonalának változásával együtt a környező Vt-M, K-Közl/Vt-M és Ln-T egységek mérete és alakja is módosul.
- A műszaki tervek alapján a Boldizsár utca mai kialakítása nem változik jelentősen, a terepviszonyok miatt a Cirmos utca és a Zelk Zoltán utca közötti szakaszon nem épül ki a gépjármű forgalom számára alkalmas út. Ezzel az útvonal elsősorban helyi jelentőségű marad, az Őrmezői lakótelep északi megközelítését biztosítja a Kérő utcán és a Cirmos utcán keresztül. A Cirmos utca és a Zelk Zoltán utca között csak kerékpáros és gyalogos felületek kialakítása tervezett. Ezzel együtt a közlekedési használat alapvetően megmarad, s így a TSZT-ben sem tervezett a közúti közlekedési területfelhasználási egységből kivenni.



38. ábra: Budapest Főváros Településszerkezeti Terve, Szerkezeti Tervlap – 1. Területfelhasználás - részlet HATÁLYOS ÁLLAPOT

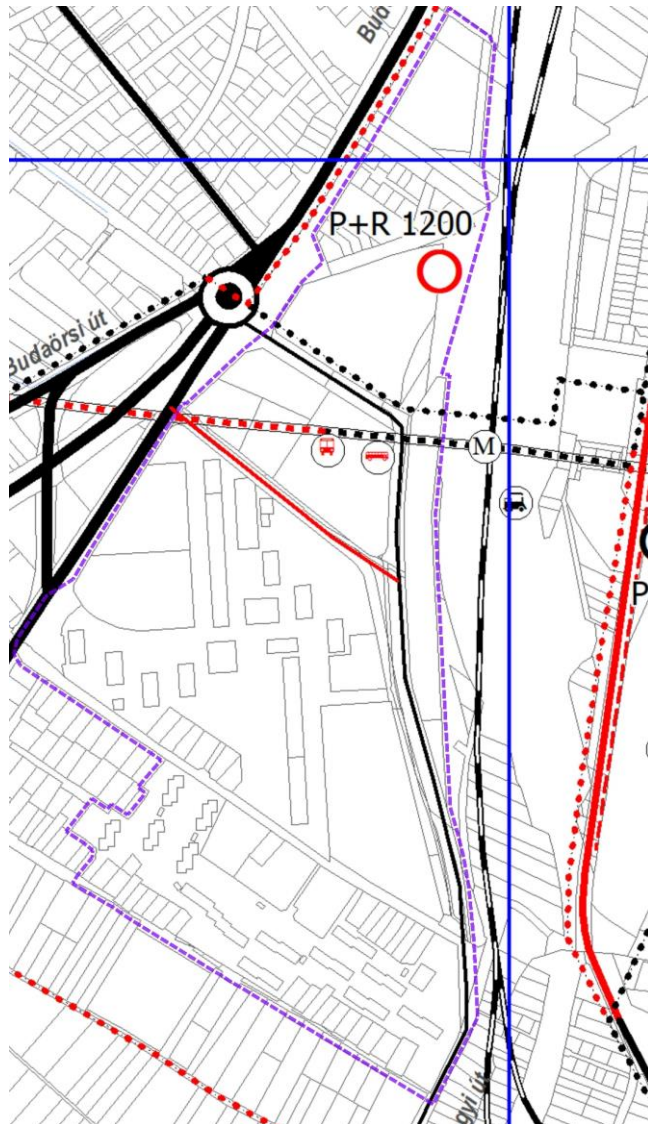


39. ábra: Budapest Főváros Településszerkezeti Terve, Szerkezeti Tervlap – 1. Területfelhasználás - részlet TERÜLETFELHASZNÁLÁS TERVEZETT VÁLTOZÁSA

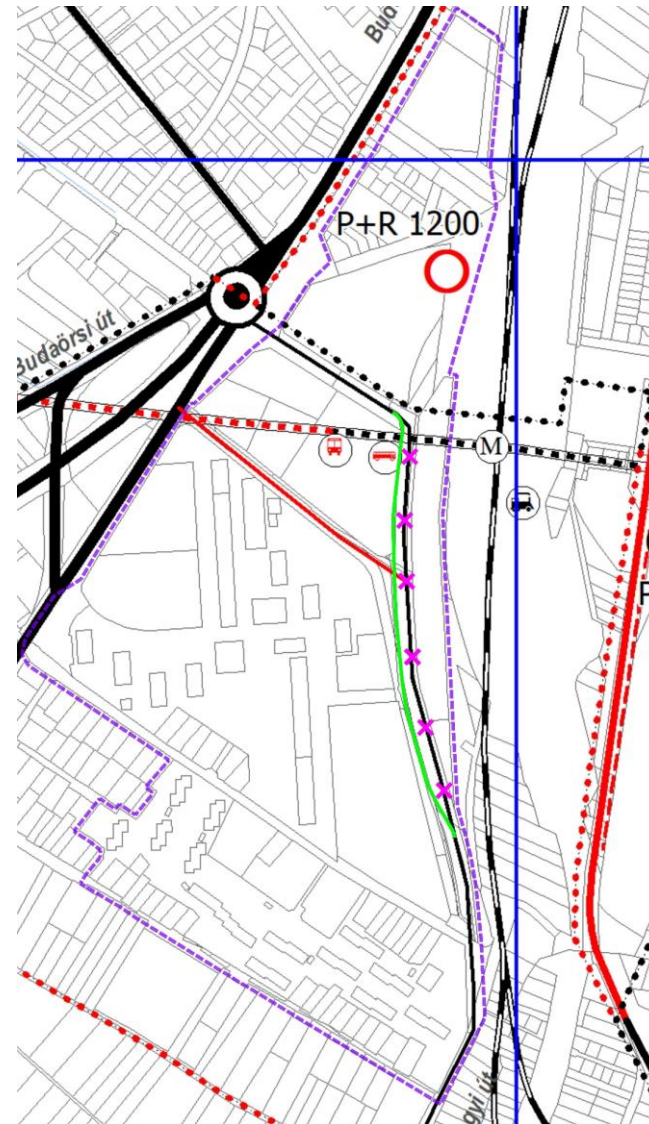
TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉG					
JELE	MÉRETE A HATÁLYOS ÁLLAPOT ALAPJÁN	MÉRET NÖVEKEDÉSE (VÁLTOZÁSSAL ÉRINTETT TERÜLET SORSZÁMA)	MÉRET CSÖKKENÉSE (VÁLTOZÁSSAL ÉRINTETT TERÜLET SORSZÁMA)	MÉRETE A TERVEZETT ÁLLAPOT ALAPJÁN	
Ln-T	324 398,04		4 976,70 (01)	319 421,35	
Vt-M (P+R)	108 809,94	7 152,83 (02)		115 962,77	
K-Közl/Vt-M	23 653,88		2 299,09 (03)	21 354,79	
KÖu	37 767,84	4 976,70 (01)	7 152,83 (02)	37 890,80	
		2 299,09 (03)			



A Szerkezeti Tervlap – 2. Közlekedési infrastruktúra tervlapja tartalmazza a közlekedési hálózatok meglévő és tervezett nyomvonalas és pontszerű elemeit. A tervlap a Koszorúslány utcát és a Zelk Zoltán utcát, mint meglévő-, a Boldizsár utcát, mint tervezett településszerkezeti jelentőségű gyűjtőút, egyéb agglomerációs közút szerepelteti.



40. ábra: Budapest Főváros Településszerkezeti Terve, Szerkezeti Tervlap – 2. Közlekedési infrastruktúra - részlet HATÁLYOS ÁLLAPOT



41. ábra: Budapest Főváros Településszerkezeti Terve, Szerkezeti Tervlap – 2. Közlekedési infrastruktúra - részlet TERVEZETT MÓDOSTÁS

#### Javasolt módosítások:

- A tervezett buszpályaudvar és a P+R parkoló kiépülésével változik a Zelk Zoltán utca nyomvonala. A P+R parkoló tömbje szélesebb lesz, s ezzel a Zelk Zoltán utca vasút mentén, nyugatabbra tolódik. A TSZT Szerkezeti Tervlap – 2. Közlekedési infrastruktúra tervlapján ezért javasolt módosítani a településszerkezeti jelentőségű gyűjtőút nyomvonalát.

A Szerkezeti Tervlap – 3. Az épített környezet értékeinek védelme b) Épített környezet védelmével kapcsolatos magassági korlátozások területi lehatárolása tervlapja tartalmazza az épített környezet védelmével összefüggő magassági kialakításra vonatkozó szabályokat, melyek a Kelenföldi intermodális csomópont területét is érintik. A meghatározott elemekre a TSZT is tesz megállapításokat, de ezen felül további előírásokat a Fővárosi Rendezési Szabályzat tartalmaz, melyeket a KÉSZ esetében is figyelembe kell venni, annak megfelelően szükséges szabályozni.

Ezzel együtt a A TSZT 3.b. tervlapja jelöli az un. egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű területeket (III. párkánymagassági kategória), melyek magassági szabályozási is igényelnek.



42. ábra: Budapest Főváros Településszerkezeti Terve, Szerkezeti Tervlap – 3.b. Az épített környezet értékeinek védelme - Épített környezet védelmével kapcsolatos magassági korlátozások területi lehatárolása tervlapja - részlet - HATÁLYOS ÁLLAPOT



43. ábra: Budapest Főváros Településszerkezeti Terve, Szerkezeti Tervlap – 3.b. Az épített környezet értékeinek védelme - Épített környezet védelmével kapcsolatos magassági korlátozások területi lehatárolása tervlapja - részlet - TERVEZETT MÓDOSTÁS

#### Javasolt/szükséges módosítások:

- A buszpályaudvar és a P+R parkoló kiépítése nyomán módosul a Zelk Zoltán utca nyomvonala. Ezzel együtt az érintett, a környezetében lévő tömbök szabályozási vonalai, valamint a területfelhasználási egységek is változnak. Az egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű területeket (III. párkánymagassági kategória) jelölés úgy van meghatározva, hogy közterületek területeit nem tartalmazza (Koszorúslány utca, Zelk Zoltán utca). Ezért a tömbök határainak változásával a 3.b. tervlapon ennek a módosítása szükséges.



## FŐVÁROSI RENDEZÉSI SZABÁLYZAT (FRSZ) MÓDOSÍTÁSI JAVASLATA

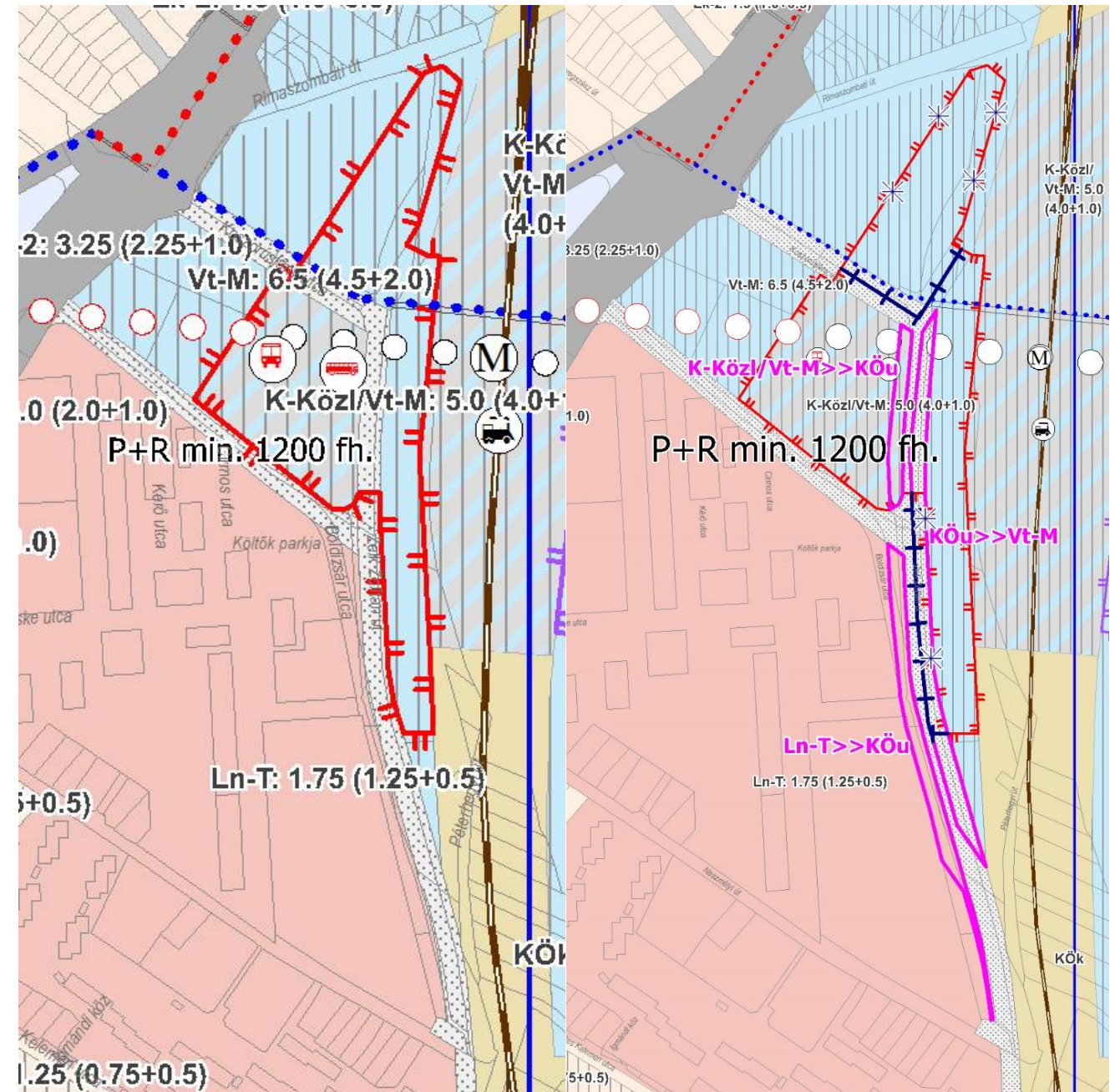
Az FRSZ a TSZT-vel összhangban készül, azonban rendeleti szinten három nagyobb tématerületet szabályoz:

- a területfelhasználási egységek beépítési sűrűségét,
- a TSZT-ben meghatározott egyes területek beépítési magasságának korlátozásaival kapcsolatos előírásokat,
- valamint főváros egészének működését biztosító műszaki infrastruktúra megvalósításához szükséges területeket és az azokra vonatkozó különleges rendelkezéseket határozta meg.

### Az FRSZ 1. mellékletének javasolt módosításai

Az FRSZ esetében a területfelhasználás változásait szükséges átvezetni a TSZT módosításával párhuzamosan és azzal összhangban. Ez az FRSZ 1. mellékletének módosítását jelenti. Ezzel együtt a beépítési sűrűség értékek módosítása viszont nem szükséges, s ezért nem is tervezett.

Az 1. melléklet tartalmazza a P+R rendszerű parkolási létesítmény elhelyezésére alkalmas területek határát. Kelenföldi intermodális csomópont őrmezői oldalán a tervezett P+R parkoló kialakítása nyomán azonban már nem indokolt fenntartani a jelölést a Koszorúslány utcától északra lévő 2818/26 és 2818/11 hrsz. telkek esetében. A vasút menti tömb a Zelk Zoltán utca nyugatabbra tolódásával együtt kiszélesedik. A jelölést ezen a részen viszont szükséges kiegészíteni a tervezett VT-M területfelhasználási egység vonalát követve. Az FRSZ módosítása során ezért a P+R rendszerű parkolási létesítmény elhelyezésére alkalmas területek határ jelölés ezeknek megfelelően módosul (26.8. ábrán a piros jelöléshez kapcsolódóan sötétkék vonallal jelölve).



44. ábra: Főváros Rendezési Szabályzata, 1. melléklet: A területfelhasználási egységek beépítési sűrűsége és az infrastruktúra elemek tervlap – részlet (forrás: Budapest Főváros Rendezési Szabályzata – 2021) HATÁLYOS ÁLLAPOT

45. ábra Főváros Rendezési Szabályzata, 1. melléklet: A területfelhasználási egységek beépítési sűrűsége és az infrastruktúra elemek tervlap – részlet (forrás: Budapest Főváros Rendezési Szabályzata – 2021) TERVEZETT MÓDOSÍTÁS



### Az FRSZ 3. mellékletének javasolt módosításai

Az FRSZ 3. melléklete (a TSZT-vel összhangban) tartalmazza az egyes területek beépítési magasságára vonatkozó elemeket és a magasepítmények számára kijelölt területeket. A tervlapon szintén jelölve vannak az egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű területeket (III. párkánymagassági kategória). A buszpályaudvar és a P+R parkoló kiépítése nyomán módosul a Zelk Zoltán utca nyomvonala. Ezzel együtt az érintett, a környezetében lévő tömbök szabályozási vonalai, valamint a területfelhasználási egységek is változnak. Az egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű területeket (III. párkánymagassági kategória) jelölés úgy van meghatározva, hogy közterületek területeit nem tartalmazza (Koszorúslány utca, Zelk Zoltán utca). Ezért a tömbök határainak változásával a 3. mellékleten ennek a módosítása szükséges.



46. ábra: Főváros Rendezési Szabályzata, 3. melléklet: Egyes területek beépítési magassága és magasepítmények számára kijelölt területek tervlap – részlet (forrás: Budapest Főváros Rendezési Szabályzata – 2021)  
HATÁLYOS ÁLLAPOT



47. ábra Főváros Rendezési Szabályzata, 3. melléklet: Egyes területek beépítési magassága és magasepítmények számára kijelölt területek tervlap – részlet (forrás: Budapest Főváros Rendezési Szabályzata – 2021)  
TERVEZETT MÓDOSÍTÁS



TERÜLETRENDEZÉSI TERVVEL VALÓ ÖSSZHANG

A Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény (továbbiakban: MATrT) és annak végrehajtási rendelete, a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról szóló 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet (továbbiakban: MvM) által meghatározott követelményeknek való megfelelés bemutatása.

Az MATrT hatálya 2021.VII.01-től az alábbi:

2. § (1) A Második Részben foglalt Országos Területrendezési Terv (a továbbiakban: OTrT.) területi hatálya kiterjed az ország teljes közigazgatási területére.
- (2) A Harmadik Részben foglalt, a Budapesti Agglomeráció Területrendezési Tervének (a továbbiakban: BATrT.) területi hatálya Budapestre, valamint Pest vármegyének az 1/1. mellékletben felsorolt, a budapesti agglomerációhoz tartozó településeire (a továbbiakban együtt: Budapesti Agglomeráció) terjed ki.

Jelen TSZT módosítás keretében, az eljárási rend betartása mellett a MATrT által rögzített OTrT és BATrT rendelkezéseinek való megfelelést is vizsgálni szükséges.

AZ ORSZÁGOS TERÜLETRENDEZÉSI TERV ÉS A TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV ÖSSZEFÜGGÉSEINEK BEMUTATÁSA

ÚJ BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK KIJELÖLÉSE

A tervmódosítás során új beépítésre szánt terület kijelölése nem történik.

A TSZT módosítása jelentős változással érintett területet érint; a beépítésre szánt terület területfelhasználási egység növekedése a szomszédos beépítésre szánt területekhez kapcsolódva, illetve a meglévő állapothoz igazodva került módosításra.

A TSZT tervezett módosítása a fenti előírásoknak megfelel.

AZ MATrT RÉSZÉT KÉPEZŐ TÉRSÉGI ÖVEZETEK ÉRVÉNYESÍTÉSE A TSZT-BEN

Övezeti érintettség

Az alábbi táblázat ismerteti az Országos, Kiemelt térségi, Kiemelt térségi egyedileg meghatározott övezeteket, valamint a Sajátos megyei övezetek tervezési területet érintő érintettségét, érintettség esetén az övezetre vonatkozó jogszabályhely megjelölésével.

Térségi övezetek	
Országos övezet (MATrT és MvM rendelet által meghatározott)	

Térségi övezetek	
Ökológiai hálózat magterületének övezete	n
Ökológiai hálózat ökológiai folyosójának övezete	n
Ökológiai hálózat puffterületének övezete	n
Kiváló termőhelyi adottságú szántók övezete	n
Jó termőhelyi adottságú szántók övezete	n
Erdők övezete	n
Erdőtelepítésre javasolt terület övezete	n
Tájképvédelmi terület övezete	n
Világörökségi és világörökségi várományos területek övezete*	i
Vízminőség-védelmi terület övezete (MvM 5. §)	i
Nagyvízi meder övezete	n
VTT-tározók övezete	n
Honvédelmi és katonai célú terület övezete * (MATrT 32. )	i
Kiemelt térségi övezet (MATrT és MvM rendelet által meghatározott)	
Ásványi nyersanyagvagyon övezete* (MvM 5. §)	i
Rendszeresen belvízjárta terület övezete	n
Földtani veszélyforrás területének övezete* (MvM 11. §)	i

\*: egész települést érintő övezet  
i: beavatkozással által érintett övezet, n: beavatkozással nem érintett övezet

8. táblázat – Országos, kiemelt térségi övezetek áttekintése a módosítással érintett területen

A TÁBLÁZATBAN TÉRSÉGI ÖVEZETI ÉRINTETTSÉGGEL JELÖLT ÖVEZETEKRE VONATKOZÓ BŐVEBB TÁJÉKOZTATÁS, AZOK ÉRVÉNYESÍTÉSE A TSZT-BEN

Világörökségi és világörökségi várományos területek övezete

A módosítással érintett területet a TSZT-ben kijelölésre került világörökségi helyszín, világörökségi várományos helyszín, valamint azok védőövezetének területe nem érinti.

Vízminőség-védelmi terület övezete

MvM 5. § (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.

A módosítással érintett területet a Vízminőség-védelmi terület övezete érinti. A TSZT tervezett módosítása a fenti előírások figyelembevételével, ezeknek megfelelően készült.



Honvédelmi és katonai célú terület övezete

32. § (1) A honvédelmi és katonai célú terület övezetét a településrendezési tervben kell tényleges kiterjedésének megfelelően lehatárolni.

A módosítással érintett területet a TSZT 1. tervlapján lehatárolt honvédelmi, katonai és nemzetbiztonsági terület, honvédelmi célú erdőterület nem érinti.

Földtani veszélyforrás területének övezete

MvM 11. § (1) A földtani veszélyforrás terület övezetében a földtani veszélyforrással érintett terület kiterjedését a településrendezési eszközökben kell tényleges kiterjedésének megfelelően lehatárolni.

A módosítással érintett területet a TSZT 5. tervlapján lehatárolt csúszásveszélyes terület, alábányászott terület, valamint feltöltött terület nem érinti.

A BATrT. részét képező térségi területfelhasználási kategóriák érvényesítése a TSZT-ben

Kiemelt térségi területfelhasználási kategóriák	
Erdőgazdálkodási térség	n
Nagy kiterjedésű zöldterületi települési térség	n
Mezőgazdasági térség	n
Kertes mezőgazdasági térség	n
Vízgazdálkodási térség	n
Települési térség	i
Sajátos területfelhasználású térség	n

i: beavatkozással által érintett területfelhasználási kategória, n: beavatkozással nem érintett területfelhasználási kategória

9. táblázat – Térségi területfelhasználási kategóriák áttekintése a módosítással érintett területen

A TÁBLÁZATBAN TERÜLETFELHASZNÁLÁSI KATEGÓRIA ÉRINTETTSÉGGEL JELÖLT TERÜLETFELHASZNÁLÁSRA VONATKOZÓ BŐVEBB TÁJÉKOZTATÁS

Települési térség

MATrT 11. § A kiemelt térségi, illetve vármegyei területfelhasználási kategóriák területén belül a településrendezési tervben, a 90. § (2) bekezdése figyelembevételével

[...]

d) a települési térség területén bármely építési övezet, övezet kijelölhető;

A települési térségen belül a hatályos jogszabályok nem írnak elő korlátozást, így a vonatkozó előírás nem igényel igazolást.

BIOLÓGIAI AKTIVITÁS ÉRTÉK VÁLTOZÁSA

A 419/2021 (VII.15.) Korm.rendelet alapján:

„18. § (1) Az egy hektár területet meghaladó új beépítésre szánt terület kijelölésével járó településtervezési készítése vagy módosítása során, az Étv. 7. § (3) bekezdés b) pontjában meghatározott követelmény teljesülése érdekében, az újonnan kijelölt beépítésre szánt területtel összefüggő biológiai aktivitásérték

- a) egyenleg fenntartását a rendezési terv alátámasztó munkarészában kell igazolni, és
- b) egyenleg fenntartásához szükséges zöldfelületi követelményeket a helyi építési szabályzatnak kell tartalmaznia.”

valamint

78/D.§ (4) Helyi építési szabályzat készítése és módosítása során nem minősül új beépítésre szánt terület kijelölésnek

a) az olyan építési övezetbe sorolás, amelyet a 2021. július 1-jét megelőzően hatályos szabályok alapján készült településszerkezeti terv már beépítésre szánt területként határozott meg, azzal, hogy a helyi építési szabályzat készítése, módosítása során igazolni kell, hogy a településszerkezeti terv készítésekor teljesítették a kiemelt térségi és megyei területrendezési tervben meghatározott területrendezési követelményeket – ideértve a táj- és természetvédelmi területi övezetek lehatárolását és az övezetre vonatkozó szabályokat –, valamint a településszerkezeti terv készítésekor megfeleltek a természetvédelmi jogszabályoknak,

b) ha a közút elhelyezése céljára szolgáló terület csökkentése miatt növekszik a beépíthető terület nagysága.”

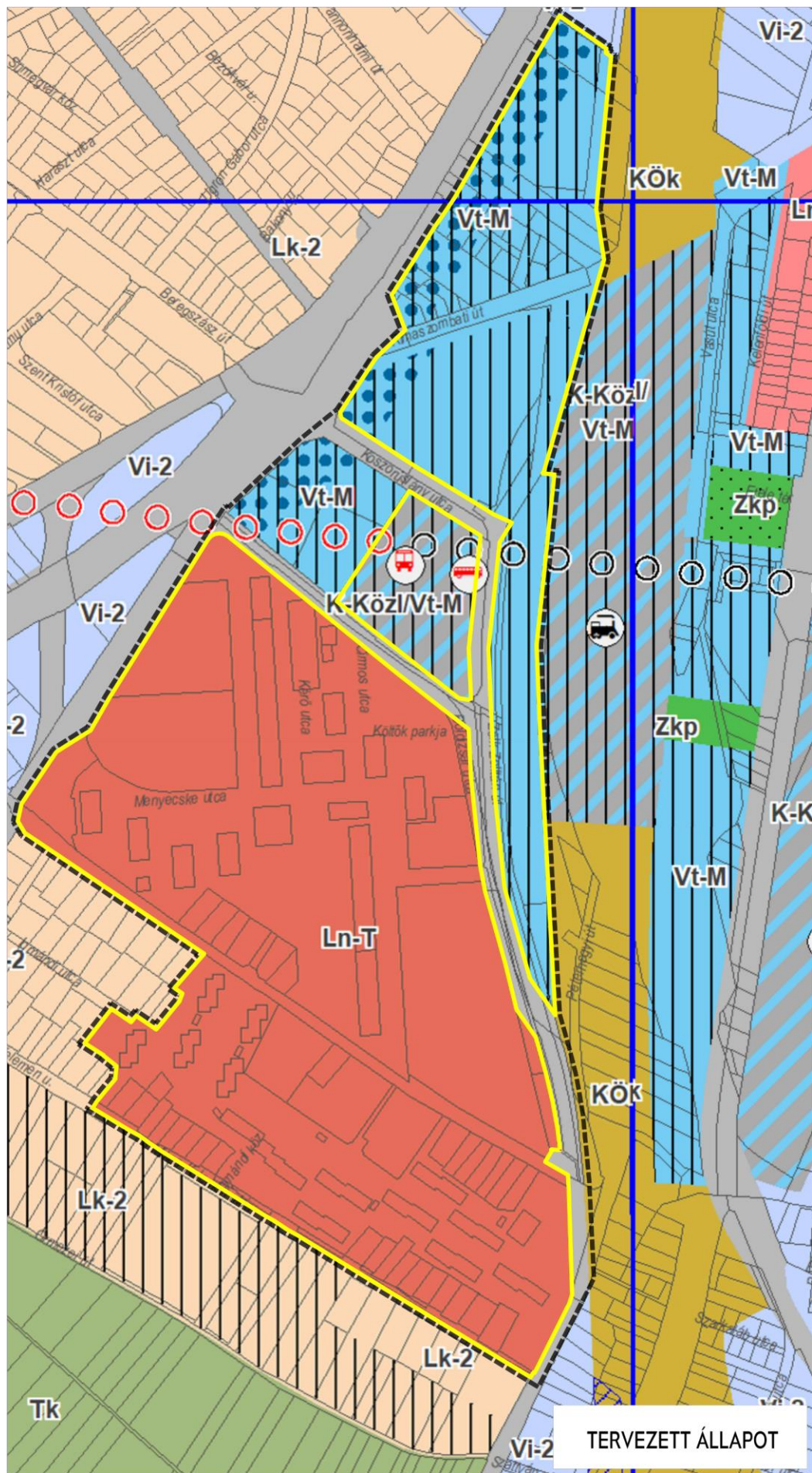
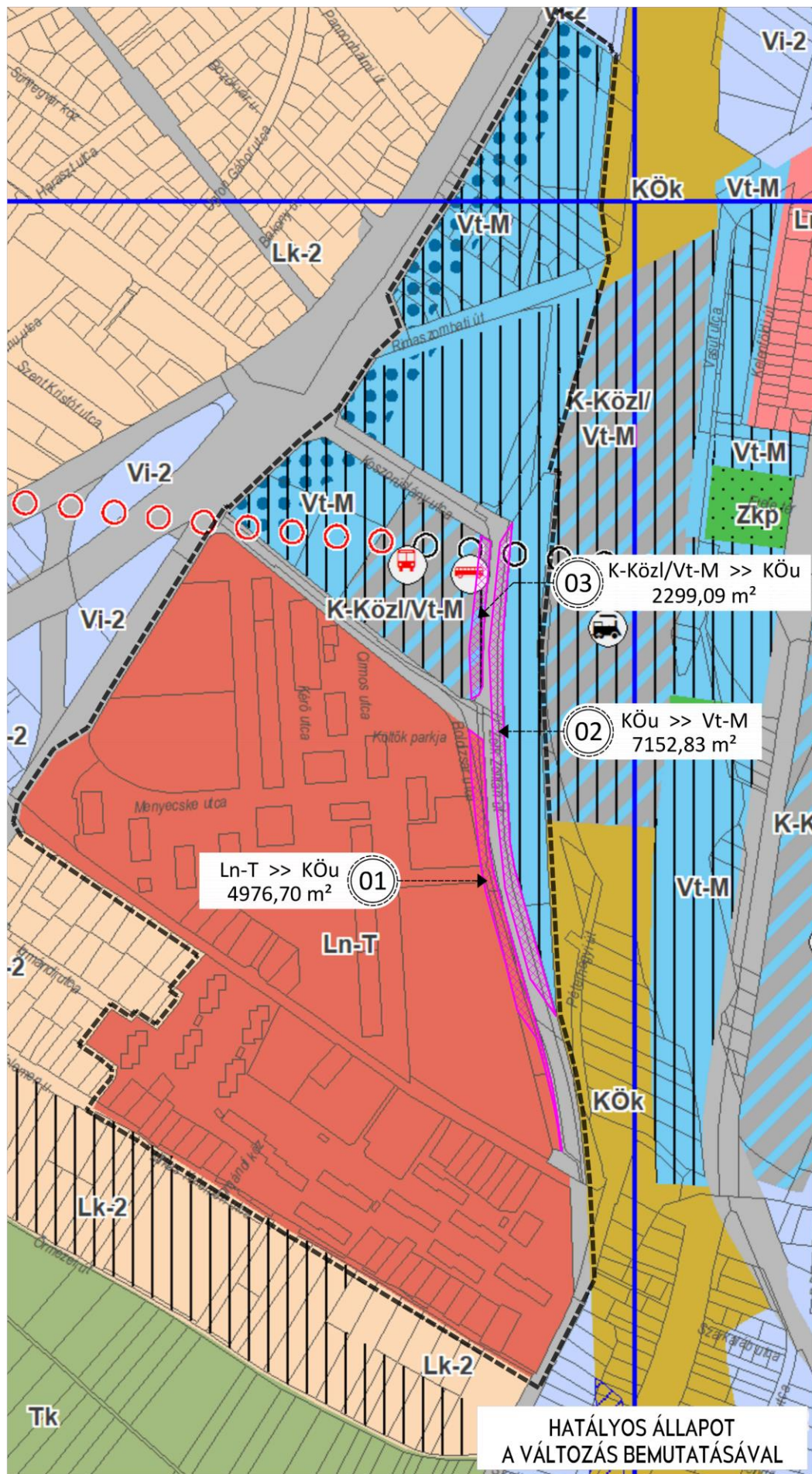
Jelen módosítás során tehát nem történik új beépítésre szánt terület kijelölése, így a biológiai aktivitás érték változását nem kell számítani.

ZÖLDTERÜLETEK NAGYSÁGÁNAK VÁLTOZÁSA

A TSZT a meglévő zöldterületek védelme és a megfelelő zöldterületi ellátottság érdekében megfogalmazza, hogy hatályos építési szabályzatban szereplő zöldterületek nagysága mely esetekben csökkenhet. Jelen módosítás nem érint a hatályos építési szabályzatban szereplő zöldterületet, ezért e feltételnek eleget tesz.







# TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK MÓDOSÍTÁSA

KELENFÖLDI INTERMODÁLIS CSOMÓPONT ŐRMEZŐI  
AUTÓBUSZ-TERMINÁL MEGVALÓSÍTÁSÁNAK ÉS  
A P+R PARKOLÓ BŐVÍTÉSHEZ KAPCSOLÓDÓ

ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ - SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ

FŐVÁROSI TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV - SZERKEZETI TERVLAP MÓDOSÍTÁS

## JELMAGYARÁZAT | 1. | TERÜLETFELHASZNÁLÁS

### BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK

#### LAKÓTERÜLETEK

- Nagyvárosias, jellemzően zártosú, keretes beépítésű lakóterület
- Nagyvárosias teletszerű lakóterület
- Kisvárosias, jellemzően szabadonálló jellegű lakóterület

#### VEGYES TERÜLETEK

- Mellékközpont területe
- Intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület

#### KÜLÖNLEGES TERÜLETEK

- Közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló terület
- Többszintes területfelhasználás  
(A meghatározó területfelhasználás szélesebb sávban sraffozott)

### BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK

#### KÖZLEKEDÉSI TERÜLETEK

- Közüti közlekedési terület (KÖu)
- Kötőpályás közlekedési terület

#### ZÖLDTERÜLETEK

- Közkert, közpark

### A SZERKEZETI TERVLAP - 1. TERÜLETFELHASZNÁLÁS VÁLTOZÁSÁNAK BEMUTATÁSA

#### TERÜLETFELHASZNÁLÁS VÁLTOZÁS

- Változással érintett területre jelölése
- Változással érintett területre sorszáma
- Változással érintett területfelhasználási egységek kontúrvonala a tervezett állapot szerint

TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉG				
JELE	MÉRETE A HATÁLYOS ÁLLAPOT ALAPJÁN	MÉRET NÖVEKEDÉSE (VÁLTOZÁSSAL ÉRINTETT TERÜLET SORSZÁMA)	MÉRET CSÖKKENÉSE (VÁLTOZÁSSAL ÉRINTETT TERÜLET SORSZÁMA)	MÉRETE A TERVEZETT ÁLLAPOT ALAPJÁN
Ln-T	324 398,04		4 976,70 (01)	319 421,35
Vt-M (P+R)	108 809,94	7 152,83 (02)		115 962,77
K-Közl_Vt-M	23 653,88		2 299,09 (03)	21 354,79
KÖu	37 767,84	4 976,70 (01) 2 299,09 (03)	7 152,83 (02)	37 890,80

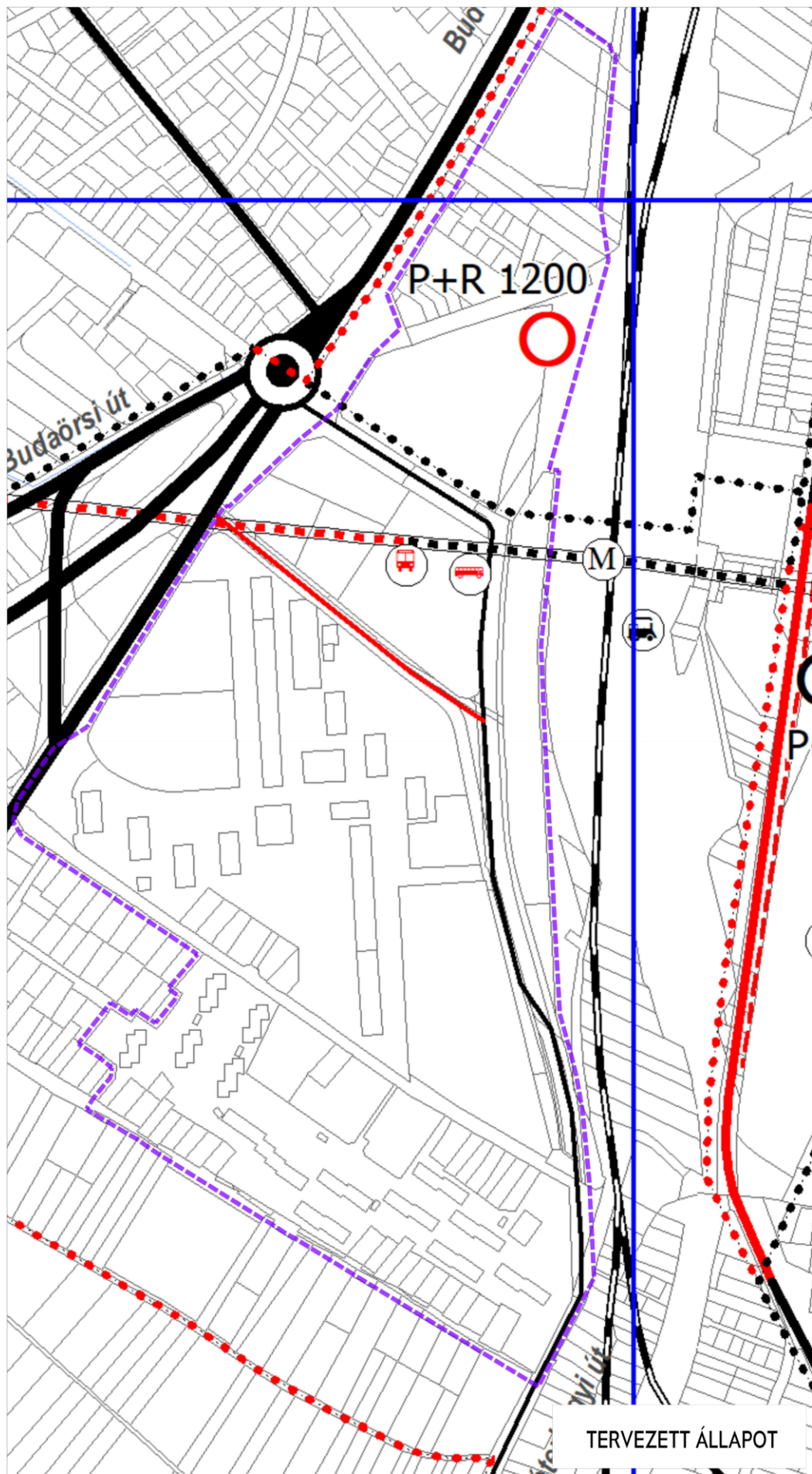
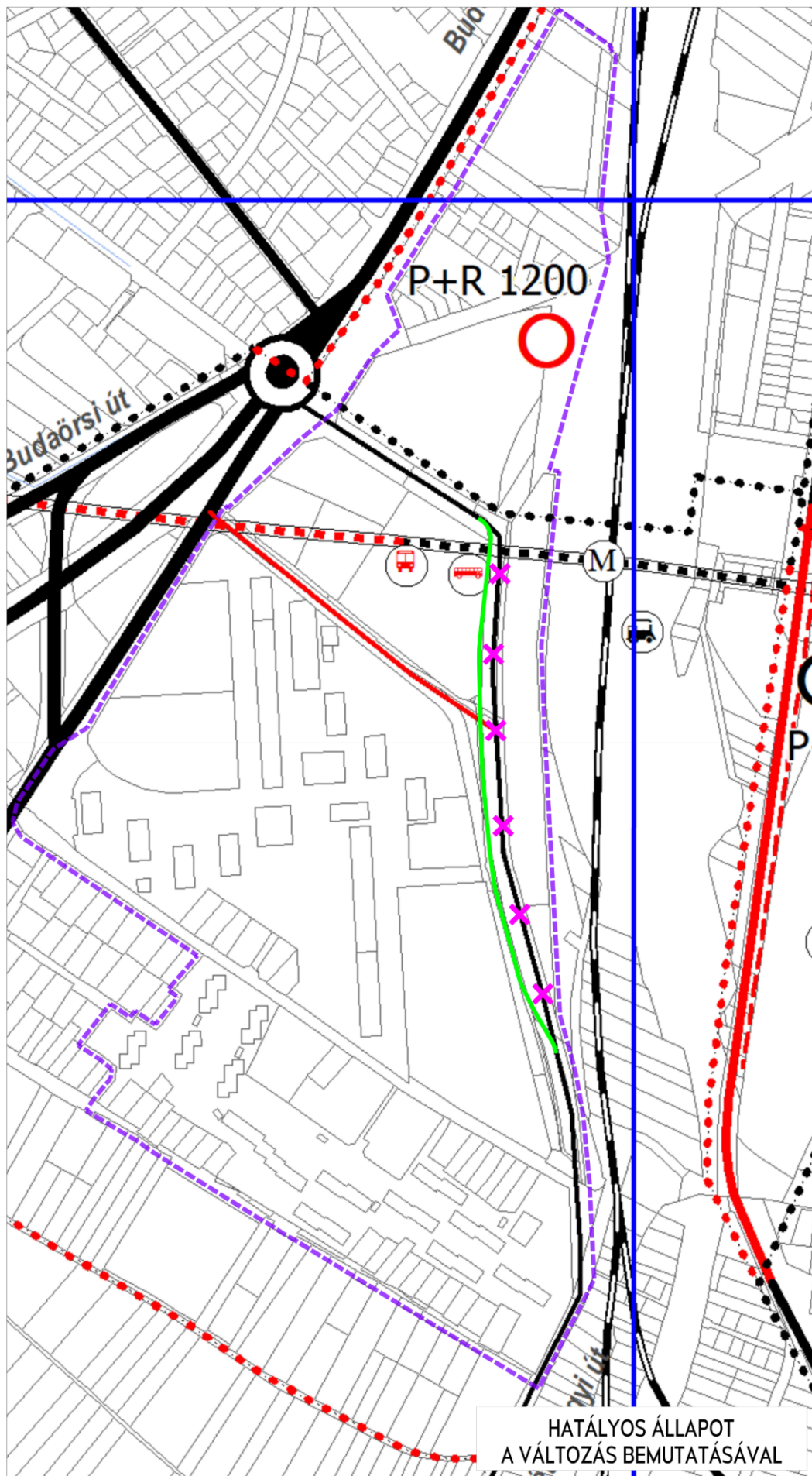


2025. 09.



# VÁROSÉPÍTÉSZET





# TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK MÓDOSÍTÁSA

KELENFÖLDI INTERMODÁLIS CSOMÓPONT ŐRMEZŐI  
AUTÓBUSZ-TERMINÁL MEGVALÓSÍTÁSÁNAK ÉS  
A P+R PARKOLÓ BŐVÍTÉSHEZ KAPCSOLÓDÓ

ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ - SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ  
FŐVÁROSI TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV - SZERKEZETI TERVLAP MÓDOSÍTÁS

## JELMAGYARÁZAT | 2. | KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA

JÖVÁHAGYANDÓ ELEMÉK		
MEGLÉVŐ	TERVEZETT	
		Gyorsforgalmi út
		I. rendű főút
		II. rendű főút
		Településszerkezeti jelentőségűgyűjtőút, egyéb agglomerációs közút
		Gyorsvasúti vonal (metró, HÉV, regionális gyorsvasút)
		Vasútvonal felszínén
		Vasútvonal felszín alatt
		Közüti vasút (villamos) vonal felszínén
		Közüti vasút (villamos) vonal felszín alatt
		Településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonala
		Speciális kötőpályás létesítmények (gyermek vasút, sikló, libegő)
		Duna híd
		Közüti alagút
		Különszintű közúti-vasúti keresztezés
		P+R rendszerű parkolási létesítmény a minimálisan biztosítandó kapacitással
		Tervezett elemként jelölték a már működő, de több mint 50%-al bővítendő létesítmények is
		Kötőpályás közösségi közlekedés járműtelepe
		Egyéb közösségi közlekedési járműtelep
		Vasúti személypályaudvar
		Vasúti teherpályaudvar
		Távolsági, helyközi autóbusz-pályaudvar
		Helyi autóbusz-pályaudvar
		Nemzetközi kereskedelmi repülőtér
		Egyéb kereskedelmi repülőtér
		Országos jelentőségű kikötő (teherkikötő)
		Nemzeti személyhajó állomás

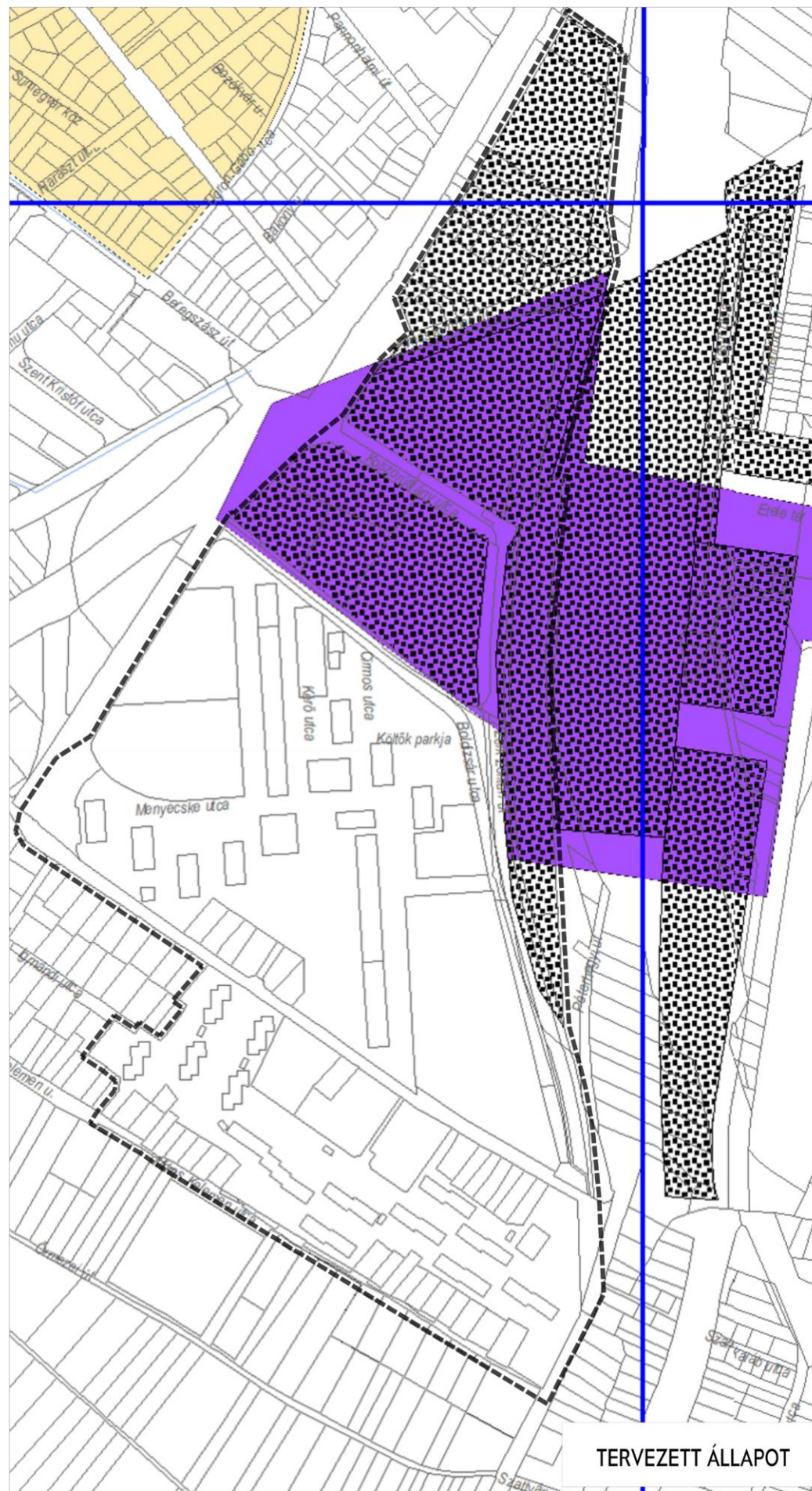
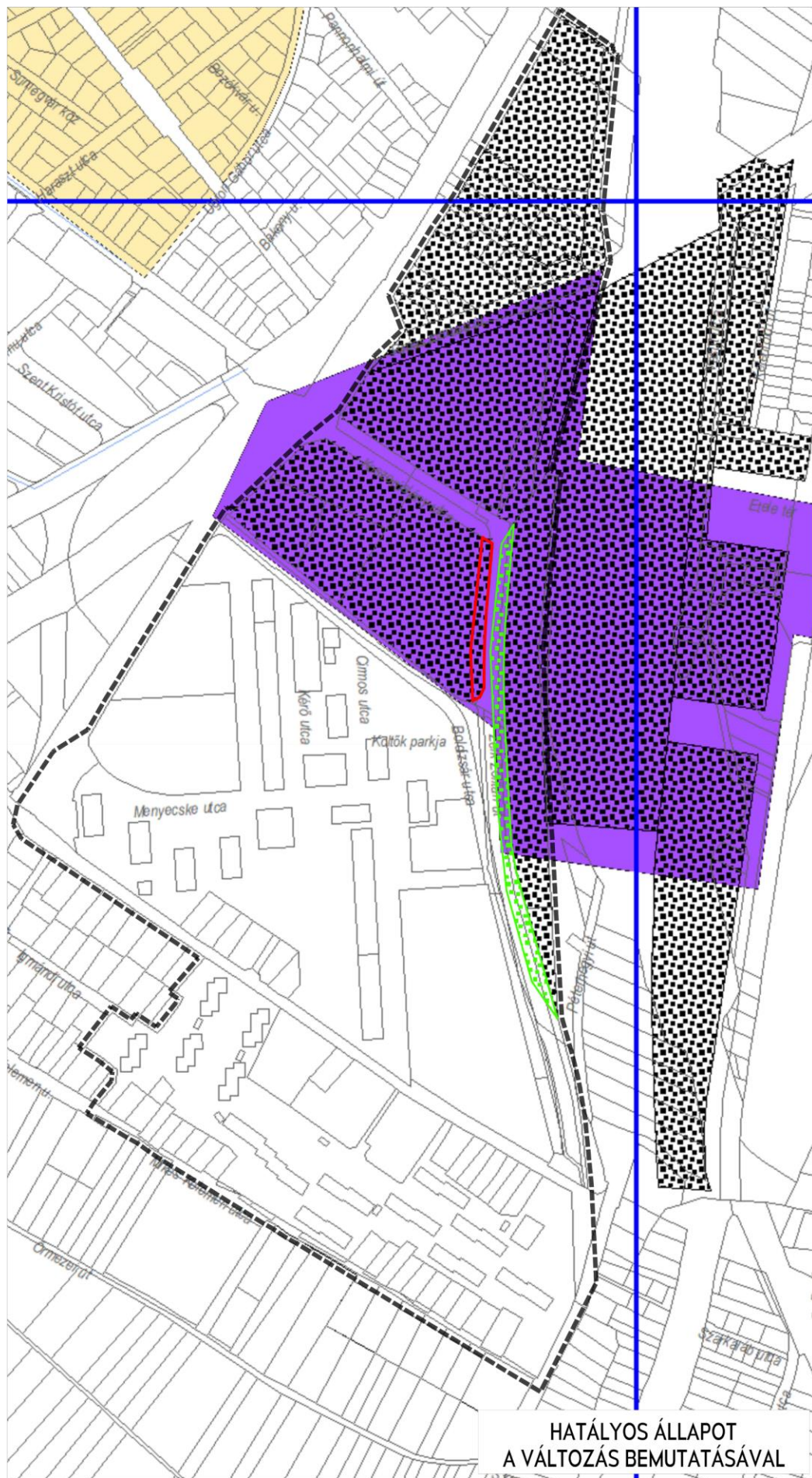
TÁJÉKOZTATÓ ELEMÉK		
		Gyorsvasúti megálló
		Fontosabb különszintű közúti csomópont
		Vasútállomás, vasúti megállóhely
		Jelentősebb logisztikai központ

A SZERKEZETI TERVLAP - 2. KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA VÁLTOZÁSÁNAK BEMUTATÁSA

A Zelk Zoltán utca tervezett nyomvonala (a területfelhasználási egységes változásával összefüggésben)

A Zelk Zoltán utca megszűnő nyomvonala (a területfelhasználási egységes változásával összefüggésben)





# TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK MÓDOSÍTÁSA

KELENFÖLDI INTERMODÁLIS CSOMÓPONT ŐRMEZŐI  
AUTÓBUSZ-TERMINÁL MEGVALÓSÍTÁSÁNAK ÉS  
A P+R PARKOLÓ BŐVÍTÉSHEZ KAPCSOLÓDÓ

ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ - SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ  
FŐVÁROSI TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERV - SZERKEZETI TERVLAP MÓDOSÍTÁS

JELMAGYARÁZAT **3.B.** ÉPÍTETT KÖRNYEZET ÉRTÉKEINEK VÉDELME  
ÉPÍTETT KÖRNYEZET VÉDELMEVEL KAPCSOLATOS  
MAGASSÁGI KORLÁTOZÁSOK TERÜLETI LEHATÁROLÁSA

EGYES VÁLTOZÁSSAL ÉRINTETT, JELLEMZŐEN ÚJ BEÉPÍTÉSŰ TERÜLETEK MAGASSÁGI SZABÁLYOZÁSA  
Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)

MAGASÉPÍTMÉNYEK SZÁMÁRA IGÉNYBE VEHETŐ TERÜLETEK  
Magasház elhelyezésére kijelölt terület, ahol az épület legmagasabb pontja 65,0 méter

A SZERKEZETI TERVLAP - 3.B. ÉPÍTETT KÖRNYEZET ÉRTÉKEINEK VÉDELME, ÉPÍTETT KÖRNYEZET VÉDELMEVEL  
KAPCSOLATOS MAGASSÁGI KORLÁTOZÁSOK TERÜLETI LEHATÁROLÁSA VÁLTOZÁSÁNAK BEMUTATÁSA

EGYES VÁLTOZÁSSAL ÉRINTETT, JELLEMZŐEN ÚJ BEÉPÍTÉSŰ TERÜLETEK VÁLTOZÁSÁNAK BEMUTATÁSA  
Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)  
részévé váló területre  
Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)  
jelölés törlése

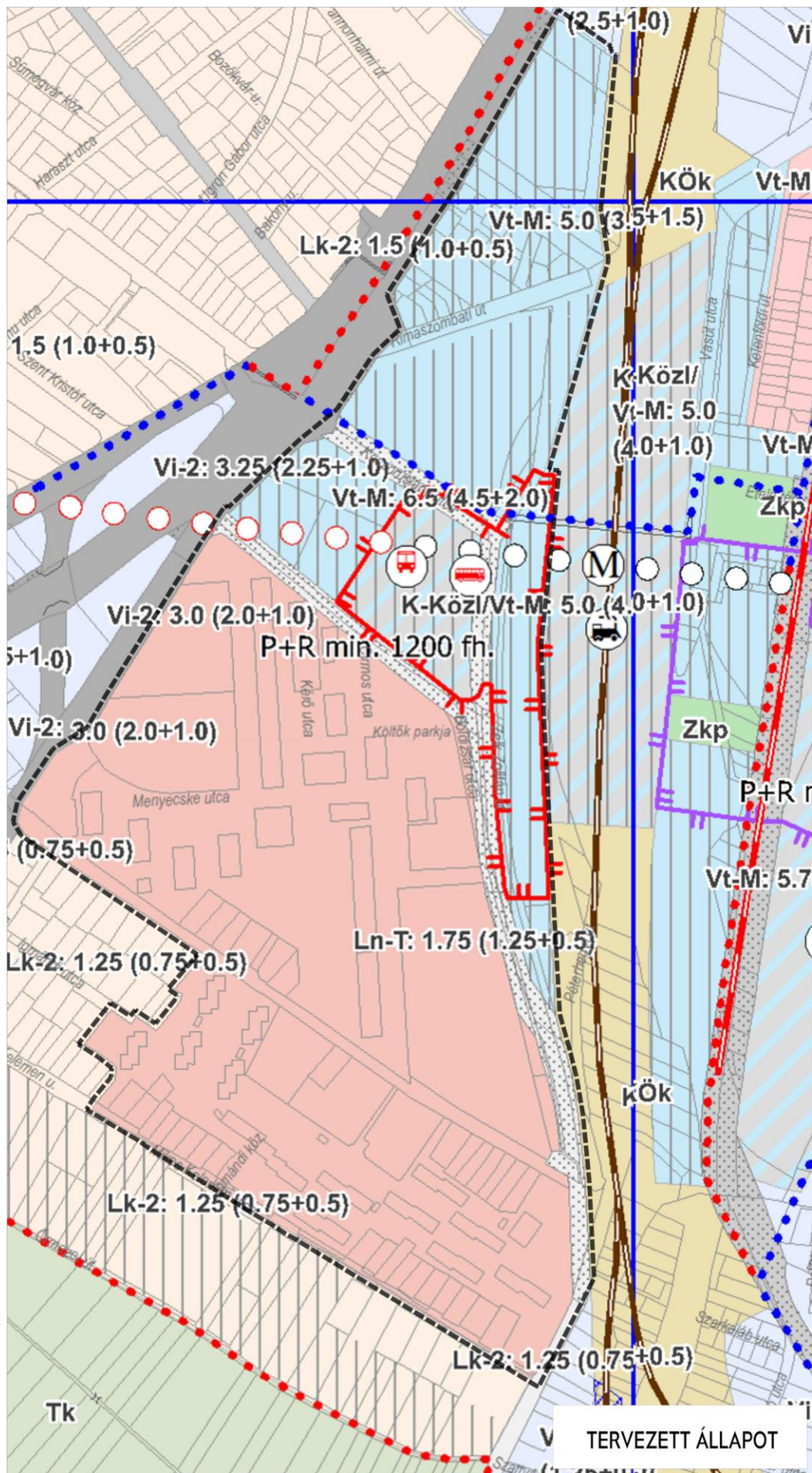
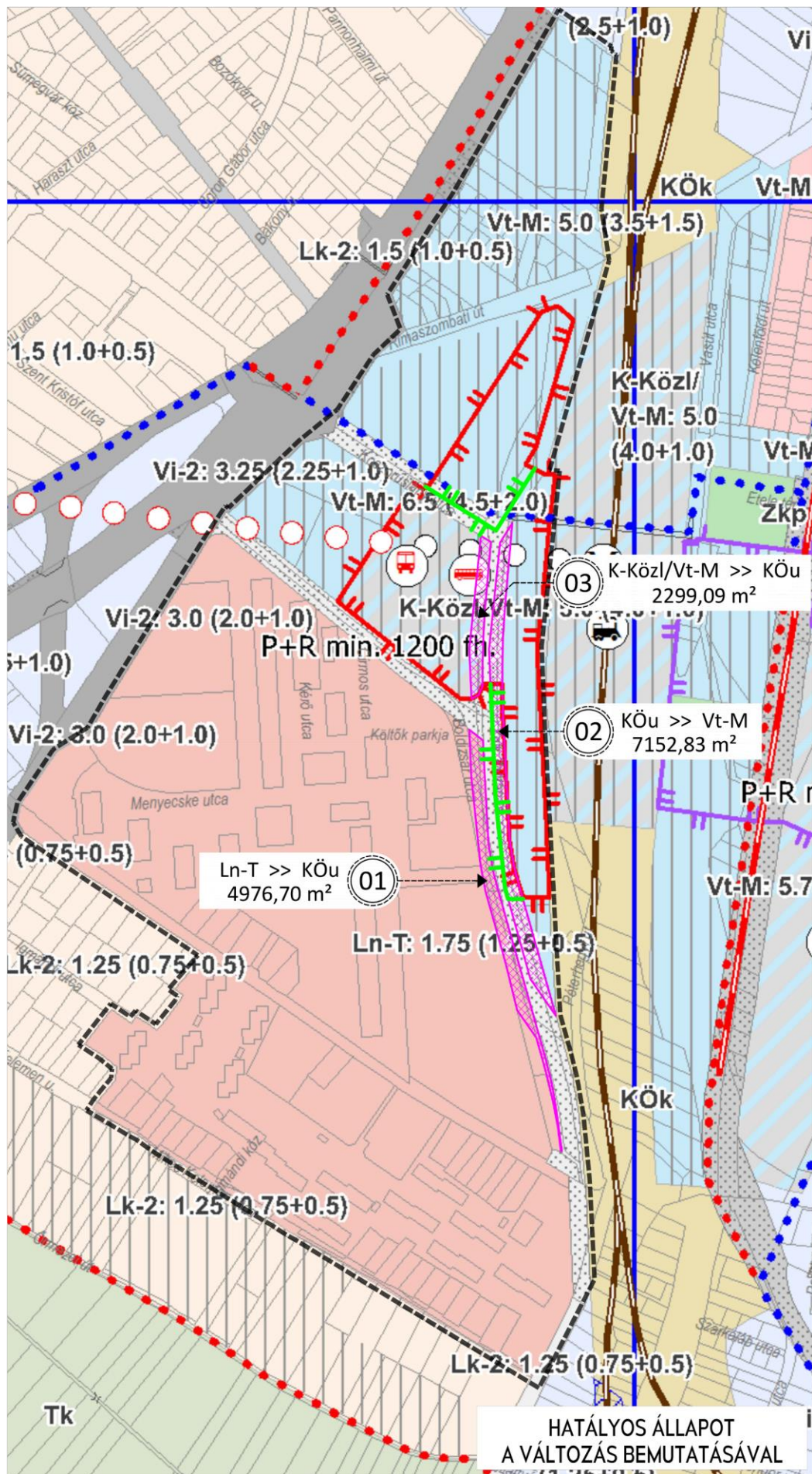


2025. 09.



VÁROSÉPÍTÉSZET





## TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK MÓDOSÍTÁSA

KELENFÖLDI INTERMODÁLIS CSOMÓPONT ŐRMEZŐI  
AUTÓBUSZ-TERMINÁL MEGVALÓSÍTÁSÁNAK ÉS  
A P+R PARKOLÓ BŐVÍTÉSHEZ KAPCSOLÓDÓ

ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ - SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ  
FŐVÁROSI RENDEZÉSI SZABÁLYZAT - 1. MELLÉKLET MÓDOSÍTÁS

JELMAGYARÁZAT | A TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉGEK BEÉPÍTÉSI SŰRÜSÉGE  
ÉS AZ INFRASTRUKTÚRA ELEMEEK

### BEÉPÍTÉSRE SZÁNT TERÜLETEK

#### LAKÓTERÜLETEK

- Nagyvárosias, jellemzően zárt sorú, keretes beépítésű lakóterület
- Nagyvárosias teletszerű lakóterület
- Kisvárosias, jellemzően szabadonálló jellegű lakóterület

#### VEGYES TERÜLETEK

- Mellékközpont területe
- Intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület

#### KÜLÖNLGES TERÜLETEK

- Közlekedéshez kapcsolódó épületek elhelyezésére szolgáló terület
- Többszintes területfelhasználás  
(A meghatározó területfelhasználás szélesebb sávban sraffozott)

### BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK

#### KÖZLEKEDÉSI TERÜLETEK

- Közüti közlekedési terület (KÖu)
- Kötőpályás közlekedési terület

#### ZÖLDTERÜLETEK

- Közkert, közpark

### TERÜLETI JELEGGŰ KÖZLEKEDÉSI ELEMEEK

- P+R rendszerű parkolási létesítmény elhelyezésére alkalmas terület határa

### AZ 1. MELLÉKLET VÁLTOZÁSAINAK BEMUTATÁSA

#### TERÜLETFELHASZNÁLÁS VÁLTOZÁS

- Változással érintett területre jelölése
- Változással érintett területre sorszáma

#### TERÜLETI JELEGGŰ KÖZLEKEDÉSI ELEMEEK VÁLTOZÁSA

- P+R rendszerű parkolási létesítmény elhelyezésére alkalmas terület határának változása

TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉG				
JELE	MÉRETE A HATÁLYOS ÁLLAPOT ALAPJÁN	MÉRET NÖVEKEDÉSE (VÁLTOZÁSSAL ÉRINTETT TERÜLET SORSZÁMA)	MÉRET CSÖKKENÉSE (VÁLTOZÁSSAL ÉRINTETT TERÜLET SORSZÁMA)	MÉRETE A TERVEZETT ÁLLAPOT ALAPJÁN
Ln-T	324 398,04		4 976,70 (01)	319 421,35
Vt-M (P+R)	108 809,94	7 152,83 (02)		115 962,77
K-Közl_Vt-M	23 653,88		2 299,09 (03)	21 354,79
KÖu	37 767,84	4 976,70 (01) 2 299,09 (03)	7 152,83 (02)	37 890,80



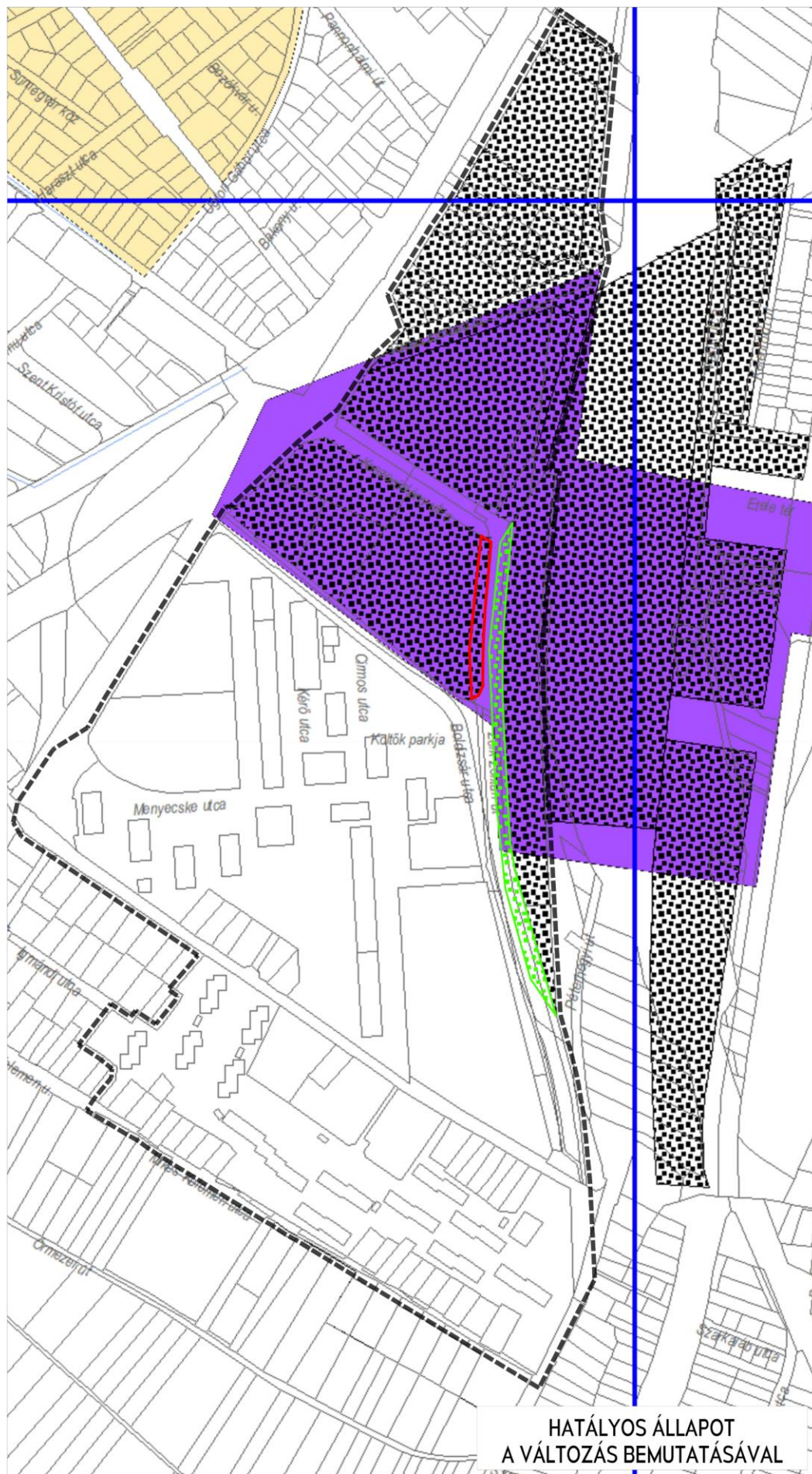
2025. 09.



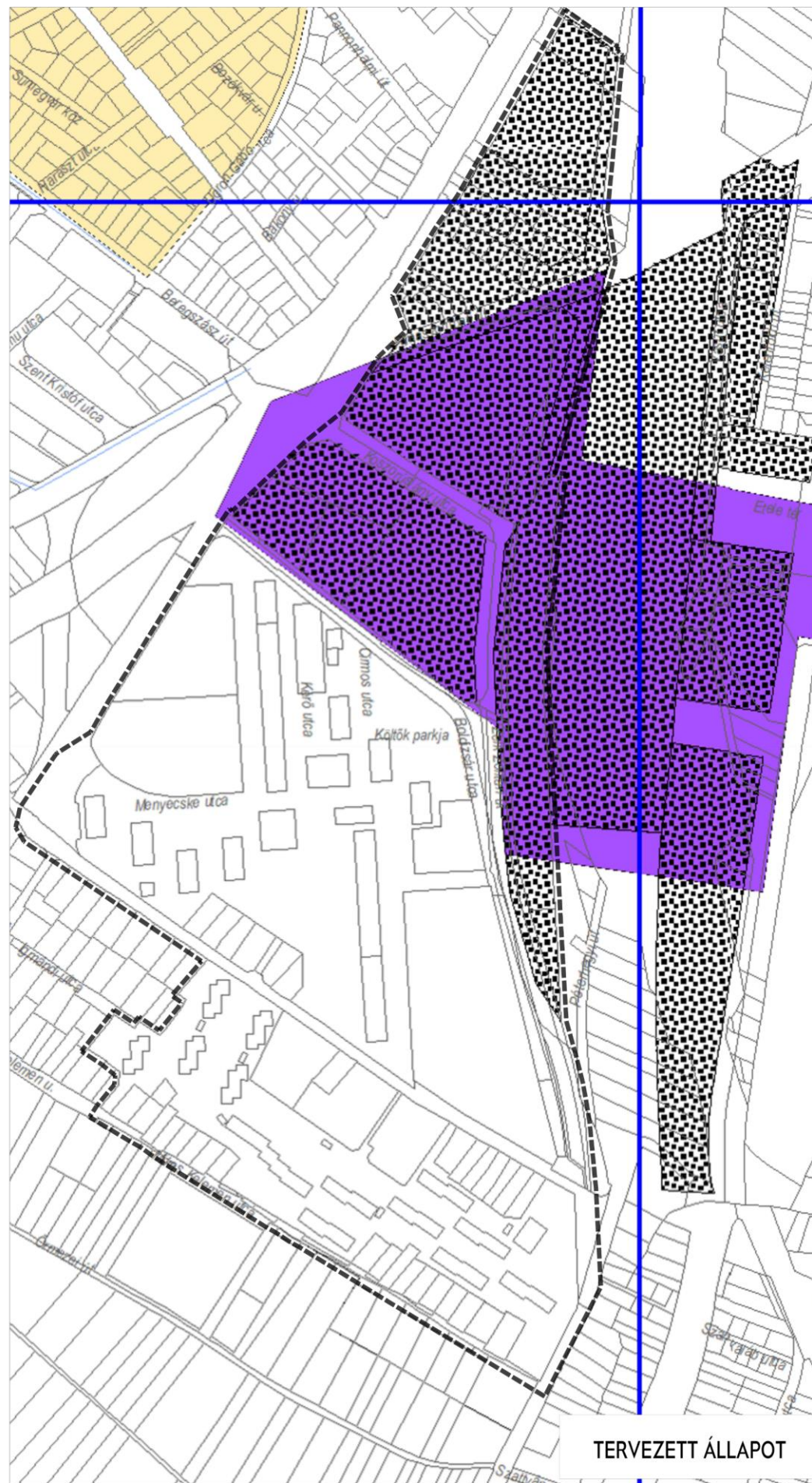
93

# VÁROSÉPÍTÉSZET





HATÁLYOS ÁLLAPOT  
A VÁLTOZÁS BEMUTATÁSÁVAL



TERVEZETT ÁLLAPOT

# TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ESZKÖZÖK MÓDOSÍTÁSA

KELENFÖLDI INTERMODÁLIS CSOMÓPONT ŐRMEZŐI  
AUTÓBUSZ-TERMINÁL MEGVALÓSÍTÁSÁNAK ÉS  
A P+R PARKOLÓ BŐVÍTÉSHEZ KAPCSOLÓDÓ

ALÁTÁMASZTÓ MUNKARÉSZ - SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ  
FŐVÁROSI RENDEZÉSI SZABÁLYZAT - 3. MELLÉKLET MÓDOSÍTÁS

JELMAGYARÁZAT | EGYES TERÜLETEK BEÉPÍTÉSI MAGASSÁGA ÉS  
MAGASÉPÍTMÉNYEK SZÁMÁRA KIJELÖLT TERÜLETEK

## KÖTELEZŐ ELEMEL

### II. EGYES VÁLTOZÁSSAL ÉRINTETT, JELLEMZŐEN ÚJ BEÉPÍTÉSŰ TERÜLETEK MAGASSÁGI SZABÁLYOZÁSA


 Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)

### V. MAGASÉPÍTMÉNYEK SZÁMÁRA IGÉNYBE VEHETŐ TERÜLETEK

 Magasház elhelyezésére kijelölt terület, ahol az épület legmagasabb pontja 65,0 méter

## AZ 3. MELLÉKLET VÁLTOZÁSÁNAK BEMUTATÁSA

### EGYES VÁLTOZÁSSAL ÉRINTETT, JELLEMZŐEN ÚJ BEÉPÍTÉSŰ TERÜLETEK VÁLTOZÁSÁNAK BEMUTATÁSA

 Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória) részévé váló terület

 Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória) jelölés törlése



2025. 09.



VÁROSÉPÍTÉSZET