

BUDAPEST FŐVÁROS XI. KERÜLET,  
BUDAFOKI ÚT 70. - BUDABAY CITY

# TELEPÍTÉSI TANULMÁNYTERV

TSZT ÉS FRSZ MÓDOSÍTÁSÁHOZ

2025. március

 **URBAN+STÚDIÓ KFT.**  
1031. BUDAPEST, KADÓSA U. 19-21. TEL: +361 242 2287, +361 242 2287





## MEGBÍZÓ

## Biggeorge 46. Ingatlanfejlesztő Ingatlanbefektetési Alap

## Szerzők

VÁROSRENDEZÉS		URBAN-LIS STÚDIÓ KFT.
Liszka Krisztina	vezető településtervező okleveles építészmérnök	TT/1 01 – 1455
Szczuka Levente	okleveles településmérnök, okleveles tervező építészmérnök	TT 01 – 6111
Vásárhelyi Kinga	okleveles építészmérnök városépítési-városgazdálkodási szakmérnök	TT 01 – 3723
Fintha Máttyás	okleveles településmérnök	
Lőrinczi Regina	okleveles településmérnök	
Krébesz András	GIS	
ZÖLDFELÜLETEK, TÁJ- ÉS TERMÉSZETVÉDELEM, KÖRNYEZETVÉDELEM, KÖRNYEZETÁLLAPOT		
Tokai Gábor	okleveles tájépítészmérnök	TK 01 – 5623
KÖZLEKEDÉS		KÖZLEKEDÉS KFT.
Szegő János	okleveles építőmérnök	Tk 01-3418
Balogh Balázs	okleveles építőmérnök	01 – 13503
KÖZMŰ		KÉSZ TERVEZŐ KFT.
Hanczár Zsoltné	gépészmérnök városépítési- városgazdálkodási szakmérnök	TV-T-01-2418 TE-T-01-2418 TH-T-01-2418
Szolóczi Bálint		

**Szerzői jogi nyilatkozat**

A jelen dokumentumban (továbbiakban: mű) található irodalmi, tudományos és művészeti alkotások (különösen: szakirodalmi, tudományos, publicisztikai leírások, rajzok, fotóművészeti alkotások, a térképművek és más térképészeti alkotások, az építészeti alkotások, az épületegyüttesek, a városépítészeti együttesek tervei, egyéb műszaki létesítmények tervei, továbbá a dokumentumban található gyűjteményes műnek minősülő adatbázisok) a szerzői jogról szóló 1999. évi LXXVI. törvény alapján szerzői jogi védelem alá tartoznak.

A mű bármely része vagy egésze – a hivatalos eljárásokon túl – csak a szerzői jog jogosultjának külön engedélyével használható fel, hozható nyilvánosságra.

A mű szerzői vagyoni jogainak jogosultja az Urban-Lis Stúdió Kft. vagy vele megállapodásban álló harmadik személy.

# Tartalomjegyzék

<b>SZERZŐK</b>	<b>2</b>
<b>TARTALOMJEGYZÉK</b>	<b>3</b>
<b>VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ</b>	<b>5</b>
<b>A TERÜLET ÉS KÖRNYEZETÉNEK BEMUTATÁSA</b>	<b>7</b>
<b>I. A TERÜLET MÚLTJA</b>	<b>7</b>
1. TÖRTÉNETI VISSZATEKINTÉS KORABELI TÉRKÉPEK SEGÍTSÉGÉVEL	7
2. RÉGÉSZETI ADOTTSÁGOK	13
3. ARCHÍV KÉPEK	14
<b>II. A TERÜLET VÁROSSZERKEZETI ELHELYEZKEDÉSE, A TERÜLET ÉS KÖRNYEZETÉNEK JELENLEGI ÁLLAPOTA</b>	<b>15</b>
1. A TERÜLET JELENLEGI HELYZETE	15
<b>III. A PROJEKTERÜLET BEMUTATÁSA</b>	<b>16</b>
1. A PROJEKTERÜLET BEÉPÍTÉSI ÉS FUNKCIONÁLIS JELLEMZŐI	16
2. HELYSZÍNI FOTÓK	22
<b>IV. ZÖLDINFRASTRUKTÚRA</b>	<b>25</b>
1. A PROJEKTERÜLET KÖRNYEZETÉBEN LÉVŐ, VÁROSSZERKEZETI JELENTŐSÉGŰ ZÖLDFELÜLETEK	25
<b>V. KÖRNYEZETVÉDELEM</b>	<b>29</b>
1. A PROJEKTERÜLET KÖRNYEZETI TERHEI	29
2. A PROJEKTERÜLETET ÉRINTŐ KÖRNYEZETVÉDELMI HATÁSOK	30
<b>VI. TERMÉSZET- ÉS TÁJVÉDELEM</b>	<b>35</b>
1. A PROJEKTERÜLET KÖRNYEZETÉBEN LÉVŐ, VÁROSSZERKEZETI JELENTŐSÉGŰ ZÖLDFELÜLETEK	35
<b>VII. A ZÖLDFELÜLETEK KIALAKÍTÁSÁNAK MÓDJA</b>	<b>36</b>
1. JELENLEGI ÁLLAPOT	36
2. A BEÉPÍTÉSI KONCEPCIÓ SZERINTI ZÖLDFELÜLETI KIALAKÍTÁS	36
<b>HATÁLYOS TELEPÜLÉSRENDEZÉSI ÉS – FEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOK</b>	<b>37</b>
<b>I. ORSZÁGOS SZINTŰ TERVEK</b>	<b>37</b>
<b>II. FŐVÁROSI FEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOK</b>	<b>38</b>
1. BUDAPEST HOSSZÚ TÁVÚ VÁROSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA – BUDAPEST 2030	38
2. EGYÉB FŐVÁROSI FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓK ÉS DOKUMENTUMOK	39
<b>III. KERÜLETI FEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOK</b>	<b>43</b>
1. TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ (TFK)	43
2. INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA – 2027 (ITS)	44
<b>IV. FŐVÁROSI RENDEZÉSI DOKUMENTUMOK</b>	<b>47</b>
1. BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE - TSZT	47
2. FŐVÁROSI RENDEZÉSI SZABÁLYZAT - FRSZ	50
<b>V. KERÜLETI RENDEZÉSI DOKUMENTUMOK ÉS EGYÉB RENDELETEK</b>	<b>52</b>
1. KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT	52
2. A PROJEKTTELEK ÉS A TSZT INFRASTRUKTURÁLIS HELYIGÉNY BIZTOSÍTÁSÁNAK ELLENTMONDÁSAI	54
3. VÁLTOZTATÁSI TILALOM	55
4. TELEPÜLÉSKÉPI RENDELET	55
<b>FEJLESZTÉSI JAVASLAT</b>	<b>56</b>
1. A TERÜLET JÖVŐJE	56
2. BEÉPÍTÉSI JAVASLAT	57

<b>MŰSZAKI- ÉS HUMÁN INFRASTRUKTÚRA-FEJLESZTÉSEK</b>	<b>65</b>
<b>I. KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA</b>	<b>65</b>
1. KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS	65
2. TERVEZETT FORGALMI REND	67
3. PARKOLÁS	69
4. KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS	70
5. TÁVLATI KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSEK	71
<b>II. KÖZMŰ- ÉS HÍRKÖZLÉSI INFRASTRUKTÚRA</b>	<b>75</b>
1. JELENLEGI KÖZMŰ INFRASTRUKTÚRA ELLÁTOTTSÁG	75
2. TERVEZETT KÖZMŰ INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSI IGÉNYEK	78
<b>III. HUMÁN INFRASTRUKTÚRA</b>	<b>81</b>
1. JELENLEGI ÉS TERVEZETT HUMÁN INFRASTRUKTÚRA ELLÁTOTTSÁG	81
<b>SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ</b>	<b>83</b>
<b>I. A TSZT ÉS FRSZ MÓDOSÍTÁSI KONCEPCIÓJA</b>	<b>83</b>
1. A RÉSZLETES SZABÁLYOZÁST MEGELŐZŐ TSZT ÉS FRSZ MÓDOSÍTÁS	83
2. A TSZT TERÜLETFELHASZNÁLÁS MÓDOSÍTÁSA ÉS AZ FRSZ PARAMÉTER MÓDOSÍTÁSA	84
3. A MAGASHÁZ KIJELÖLÉS MÓDOSÍTÁSA A TSZT 3. B ÉS AZ FRSZ 3. MELLÉKLETÉN	89
4. A MÓDOSÍTÁSI JAVASLAT ÖSSZEFOGLALÁSA	89
<b>II. A TSZT ÉS AZ FRSZ ESETI MÓDOSÍTÁSI JAVASLATAI</b>	<b>90</b>
1. A TSZT 1. TERÜLETFELHASZNÁLÁSI TERVÉNEK MÓDOSÍTÁSA	90
2. TSZT-BEN ÉS AZ FRSZ-BEN IS RÖGZÍTETT MAGASSÁGI SZABÁLYOZÁS MÓDOSÍTÁSA	91
3. AZ FRSZ 1. MELLÉKLETÉNEK MÓDOSÍTÁSAI	92
<b>TSZT/FRSZ JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK</b>	<b>93</b>
<b>I. TSZT MÓDOSÍTÁS</b>	<b>93</b>
1. A TSZT SZERKEZETI TERVE – 1. TERÜLETFELHASZNÁLÁS	94
2. A TSZT SZERKEZETI TERVE – 3.B ÉPÍTETT KÖRNYEZET VÉDELME	95
<b>II. FRSZ RENDELET MÓDOSÍTÁSA</b>	<b>96</b>
1. AZ FRSZ 1. MELLÉKLET MÓDOSÍTÁSA	97
2. AZ FRSZ 3. MELLÉKLET MÓDOSÍTÁSA	98
<b>TELEPÜLÉSRENDEZÉSI SZERZŐDÉS</b>	<b>99</b>
1. A TELEPÜLÉSRENDEZÉSI SZERZŐDÉSBE RÖGZÍTHETŐ KÖZFEJLESZTÉSEK KÖRE	99
<b>MELLÉKLET</b>	<b>101</b>
<b>A AZ FRSZ IGAZOLÓ SZÁMÍTÁSAI</b>	<b>102</b>
<b>B LÁTVÁNYVIZSGÁLAT – VÁROSKÉPI ELEMZÉS</b>	<b>105</b>

# VEZETŐI ÖSSZEFOGLALÓ

## A TSZT ÉS FRSZ MÓDOSÍTÁST IGÉNYLŐ FEJLESZTÉS RÖVID BEMUTATÁSA

### barnamezős terület megújulása

A BUDABAY CITY fejlesztési terület a főváros legdinamikusabban fejlődő barnamezős térségében, a XI. kerületi Duna-parton helyezkedik el a Budafoki út 68-70 szám alatt (hrsz: 4011/4.) A Budafoki út és a Duna közötti barnamezős területen az elmúlt időszakban látványos átalakulás van folyamatban, a korábbi használatot a lakó és irodai funkció váltja fel.

### magaspart és közpark kialakítás

A 6 hektáros fejlesztési területen az épületek elbontásra kerülnek, de a területet a Dunától elválasztja az egykori vasúti terület is, melynek helyén közpark kerül kialakításra a projekt keretén belül. A Duna közelsége és árvíznek való kitettsége miatt magaspart jön létre, részben feltöltéssel, részben a garázsintézmények megfelelő terepmagasságot adó kiépítésével.

### magasházak környezet

A környéken lévő fejlesztési területek jövőképét már ma is magasházak beépítések jellemzik. A Metrodom River 45 méteres, a Budapeston változatos 45-65 méteres épületei hívják fel a változásra a figyelmet, nem beszélve a MOL Campus 146 méter magas épületéről, mely a Rákóczi híd érkezésének városszerkezeti helyzetét jelöli meg.

### átjárható, szellős, zöldfelületekben gazdag, magasházak beépítés

A fejlesztési cél – a környező fejlesztésekkel szemben – nem egy zárt lakópark, hanem egy mindenki számára átjárható, szellős és zöldfelületekben gazdag, unikális Duna-parti lakódomináns fejlesztés megvalósítása. A magasházak beépítés lehetővé teszi a szellős beépítést, az átláthatóságot, a belső védett parkosított területek kialakítását. A beépítés a Duna felé közeledve folyamatosan felszakad, lazábbá válik, átmenetet képez a város és a szabad tér, a Duna között. Mindez a 45-65 méteres magasházak által válhat biztosítottá. A távlatban a fejlesztési terület déli részén érkező Galvani híd szerkezeti pozícióját itt is egy magasabb, 90 méteres épülettel javasolt kijelölni.

### vegyes, funkcionális sokféleség

A szándék nemcsak egy monofunkciós lakófejlesztés, hanem a lokációból is adódóan célként fogalmazódik meg a fejlesztés során a funkcionális sokféleség, a szolgáltatásokkal tarkított, vegyes kialakítás. A területen ezért az előzetes beépítési koncepció szerint a domináns lakófunkció mellett (kb. 1800-2000 lakás), irodai funkció és különféle szolgáltató egységek is létesülnek.

### új közpark megvalósítása a Duna-parton

A valamikori iparvágányok területén a Dunáig új közpark kerül kialakításra, mely a beruházás keretén belül valósulhat meg. A fejlesztési terület előterében létesülő új, mintegy 1,5-2 hektáros Duna-parti közpark hozzájárul az ITS-ben is kulcsprojektként szereplő Duna-parti zöldfolyosó kialakításához, szervesen kapcsolódik a Budapest, Kopaszi-gát térségében már meglévő gyalogos és kerékpáros hálózathoz, annak továbbfejlesztéseként.

### autómentesség, átjárhatóság, nagy zöldfelületek



A BUDABAY az átjárhatóságnak köszönhetően a távolabbi környéken élőket is szolgálni fogja, nem csak az itt lakókat. A háttérterületen élő nagyszámú lakosság (Elite park, Újbuda Residence, Budai Bolero, stb.) eddig a Dunához közel, mégis elszigetelten élt. A terület átjárhatóvá tétele által számukra is biztosítottá válik a mindennapos Duna-parti rekreáció. Mindezt megalapozza az is, hogy a terület egészén cél a felszíni autómentesség biztosítása, amit az előzetes beépítési koncepcióban szereplő, térszín alatt kialakításra kerülő garázsrendszert felfűző „köralagút” tesz lehetővé, belérv a citylogisztikai kiszolgálást is. Ezzel a megoldással attraktív teljesértékű zöldfelületek és tetőkerti zöldfelületek jöhetnek létre a garázsok felett, melyek egyben az árvízvédelem megvalósításaként kialakítandó magaspart kiépítését is szolgálják.

### városépítészeti hangsúly a tervezett hídnál

A terület beépítési koncepciója városépítészeti hangsúlyozni kívánja az új híd szerepét. A Duna felől nézve a víz, a zöldterület, a mögötte szabadon álló jelleggel megjelenő magasházak mellett a hídfő kiemelt pontjaként magasodik a Galvani út és Budafoki út sarkán létesülő 90 m magas irodaház. A városépítészeti dinamika csúcspontjaként egy ikonikus építészeti hangsúly méltó módon tudja majd fogadni az új kiemelt szerepű híd megérkezését.



- Vi-2** A fenti szándékok megvalósítása érdekében javasolt olyan **Vt-H** >> **helyi településközponti terület** területfelhasználási egység besorolás meghatározása a fővárosi tervekben (Budapest Településszerkezeti terve – TSZT és a Fővárosi rendezési szabályzat – FRSSZ), ami sokkal alkalmasabb a vegyes, lakó, irodai, egyéb szolgáltató funkciók (vendéglátás, kereskedelem, stb.) megteremtésére, mint a Vi-2 intézményterület.

## A MÓDOSÍTÁSI JAVASLAT ÖSSZEFOGLALÁSA

### változatlan szintterületi nagyságrend

A BUDABAY fejlesztés megvalósulásának javaslata a Vi-2 területfelhasználási egység módosítását igényli Vt-H kategóriára. Fontos hangsúlyozni, hogy a módosítási javaslat nagy figyelmet fordít arra, hogy **az nem jár a jelenleg hatályos VI-2 jelű építési övezetek által lehetővé tett általános és parkolási szintterületi nagyságrend növelésével, egyben azok megtartását továbbra is garantálni tudja.**

A Galvani hídfő melletti Vi-2 területfelhasználási egység területe a Galvani híd helybiztosítása céljából 2021-ben módosult, ami csak a Budafoki út 70. (4011/4 hrsz.) telek méretének csökkenésével jár.

A javasolt módosítás során a Vt-H területfelhasználási egység területe 5,71 hektár, a visszamaradó Vi-2 területé 15,31 hektár. A két önálló kategóriára bontás az eltérő közterületek aránya miatt (Vt-H esetében 0% Vi-2 esetében 8,1%) jelentősen torzulna a kerületi szabályozásban ma megengedett szintterületi nagyságrend, ezért mindkét területen a sűrűségi érték korrekciójára van szükség.

### magasházas kijelölés módosítása 45-65-90

A fenti átsorolással párhuzamosan javasolt a terület 45 méteres legmagasabb pontú magasházás kijelölésének áthelyezése a Dunával párhuzamos 60 m szélességű sávba, ettől a Budafoki útig 45 méter helyett 65 méteres magasság meghatározása. A Budafoki út és Galvani út találkozásánál a kiemelt városzerkezeti pozíció miatt egy épület számára 90 méteres magasság kijelölése javasolt a városépítészeti koncepció megvalósulása érdekében, hogy a kerület ezen fontos Duna felőli érkező pontján építészeti hangsúlyképző elem is megjelenhessen.

### hatályos



TSZT



FRSZ



TSZT /FRSZ

### módosítási javaslat



TSZT



FRSZ



TSZT/FRSZ

### módosítás

1. A Vi-2 területfelhasználási egység déli, 5,71 hektáros területrészt átsorolása Vt-H kiemelt jelentőségű helyi központ terület kategóriába.
2. Az FRSZ beépítési sűrűsége a következők szerint alakul a létesíthető szintterületi nagyságrendek módosulása nélkül:
  - a. a Vt-H területfelhasználási egység  $bs = 4.25$ , azaz  $bs_a = 3.0$ ,  $bs_p = 1,25$ ,
  - b. a Vi-2 területfelhasználási egység  $bs = 3.0$ , azaz  $bs_a = 2.0$ ,  $bs_p = 1,00$ .
3. A TSZT és az FRSZ térképén az új Vt-H területen a hatályos 45 méteres magasházás kijelölés a Duna irányába tolódik, a telekhatártól cca. 60 méteres sávba, ettől a Budafoki út felé eső telekrészen 65 méteres kijelölésre módosul, és egy építészeti hangsúlyos épület számára 90 méteres kijelölés történik a Budafoki út és a Galvani út találkozásánál.

### indokolás

A fejlesztési terület számára a Vt-H helyi településközponti besorolás tudja legjobban szolgálni a jelenlegi barnamezős terület vegyes funkciójú, lakódomináns átalakulását, és a jelenlegi penetráló, városképet rontó terület helyzetét kedvező irányba tudja fordítani. Értelemszerűen a TSZT módosítását követően az KÉSZ módosítás során TRSZ keretében rögzítésre kerülnek a fejlesztés során megvalósuló közcélú beruházások, mint például a BUDABAY és a Duna közötti közpark területének kialakítása.

# A TERÜLET ÉS KÖRNYEZETÉNEK BEMUTATÁSA

## I. A TERÜLET MÚLTJA

### 1. TÖRTÉNETI VISSZATEKINTÉS KORABELI TÉRKÉPEK SEGÍTSÉGÉVEL

A vizsgált terület a Kelenföldi-öblözetben található beépítetlen terület volt az 1700-as évek közepén. Környezetében meghatározó, észak-déli irányultságú útvonalak voltak már a XVIII. század közepén is a mai Fehérvári és Budafoki utak, még ha azok nyomvonala nem is egyezett meg teljesen a mai kialakítással. Akkoriban a területtől délre már állt a térképen *Pulver-Magazin* néven jelölt puskaportár, mely katonai stratégiai jelentőséggel bírt Dunához közel található épületével.



Magyarország - Első Katonai Felmérés (1782 - 1785)

forrás: <https://maps.arcanum.com/hu/map/firstsurvey-hungary/>

A puskaportártól egyenes, fasorokkal szegélyezett út vezetett a Duna partjára, melynek az ún. Régi Országúti (Budafoki úti) csomópontjában kocsmá állt. A terület nyugati oldalán a XVIII. század környékén még megfigyelhető volt az a mai Szerémi és Budafoki utakkal párhuzamosan, azoktól nyugatra futó kisvízfolyás, mely a ma a Kondorosi út tengelyében, illetve a mentén húzódó vizesárok medrébe torkollott. A Gellért-hegy lábánál, a Móríc Zsigmond tér magasságában ekkortájt tégláégető állt.



Pest-Buda és környékének katonai célú várostérképe (1810 - 1820)

forrás: <https://maps.arcanum.com/hu/map/budapest1810/>

A fent említett patak lefolyása az idők során korlátokba ütközött, pangásával kb. a mai Szerémi út tengelyében összefüggő mocsaras területsáv alakult ki, mely nyugati irányú pufferterületei szolgálták a Duna árhatáraként. A mocsár és az akkor *Albertfalvai* (ma Fehérvári) út között húzódtak az ún. *Úti Földek*, míg az út túlsó, nyugati oldalán az ún. *Kaszáló Dombi Földek*. A mai Szerémi út tengelyében húzódó mocsáros területsáv a XIX. századra már akkora kiterjedéssel rendelkezett, hogy keleti határával a projekthelyszínt is elérte.



Magyar Királyság - Második katonai felmérés (1819 - 1869)

forrás: <https://maps.arcanum.com/hu/map/secondsurvey-hungary/>

A Harmadik Katonai Felmérés *Altes Pulvermagazin* jelölése arra enged következtetni, hogy a XIX. század végére a puskaportár már nem volt aktív használatban. A terület és környezete továbbra is beépítetlen volt, épület csak itt-ott, dominánsan a Fehérvári út átellenes, nyugati oldalán volt megfigyelhető. Ugyanakkor a mai Kondorosi út tengelyétől délre húzódó, akkor még külön településként működő Albertfalva beépített területei már fokozatos gyarapodást mutattak.



Habsburg Birodalom - Harmadik Katonai Felmérés (1869 - 1887)

forrás: <https://maps.arcanum.com/hu/map/thirdsurvey75000/>

A XX. század eleji Budapest közigazgatási térképsorozat a Duna menti ipari fejlődés lendületéről árulkodik. A Duna szabályozásával kialakított rakodó part és a Budafoki út között már megjelentek egyes gyárak (pl. Pesti hengermalom társaság, Röck István gépgyára, stb.). Ugyanezen a térképen már felsejlenek a mai utcahálózat strukturálisan meghatározó elemeinek tervezett nyomvonalai, köztük az akkor még csak kb. 200 méter hosszú *Major utca* tengelyének nyugati, illetve keleti irányú meghosszabbítása. Utóbbiból alakulhatott ki később a projekthelyszínt északi határát képező Barázda utca.



Budapest közigazgatási térképsorozata (1908)

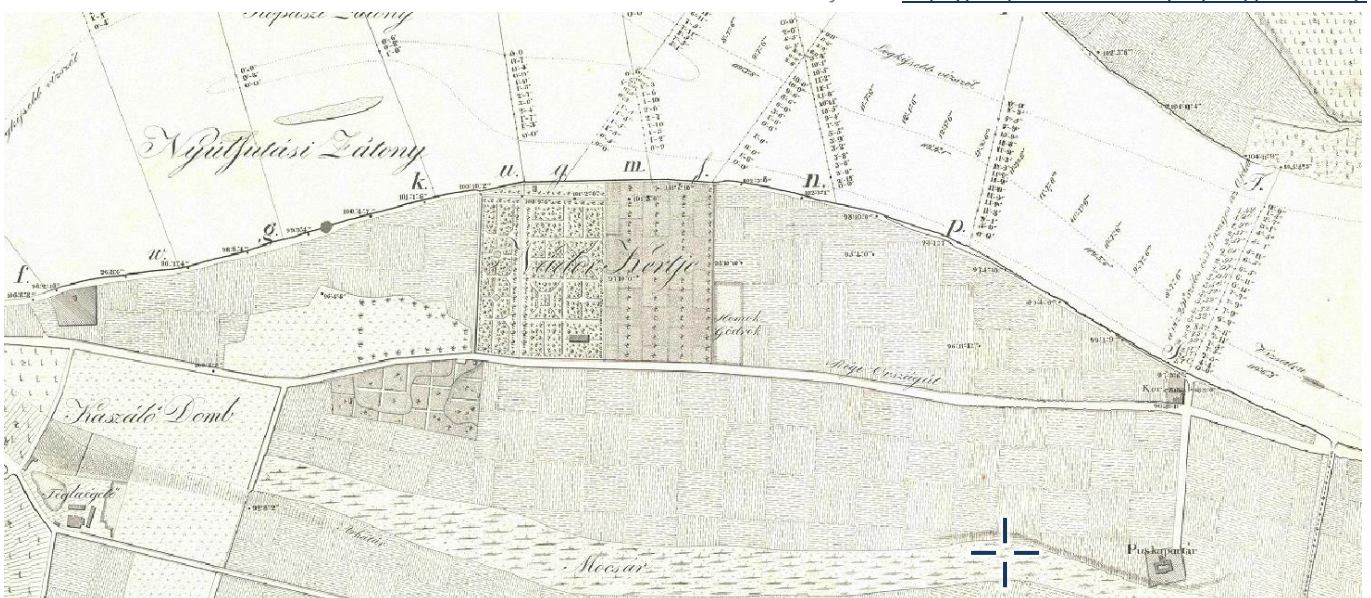
forrás: <https://maps.arcanum.com/hu/map/budapest-1908/>



Pest-Buda-Óbuda áttekintő katonai célú várostérképe (1823.)  
forrás: <https://maps.arcanum.com/hu/map/budapest1823/>



Habsburg Birodalom - Katasteri térképek, Buda belterülete (1878.)  
forrás: <https://maps.arcanum.com/hu/map/cadastral/>



Pest-Buda-Óbuda beépített területének vízrajzi térképe (1883.)  
forrás: Budapest Főváros Levéltára – BFL XV.16.d.241/5; térkép tájolása: ← É



**a projekthelysín történeti átalakulása, múltja és jelene**

A projekthelysínnel is érintett lágymányosi és kelenföldi területrészt egészen városszövet kialakítására a XIX. sz. végén számos szabályozási elképzelés napvilágot látott. Az egyes javaslatok között a klasszikus ortogonális, sugaras körutas és azok integrálásából kialakuló alternatív városszerkezeti struktúra egyaránt szerepelt. Végül a területen a Budapest közigazgatási térképsorozata 1895-ös szelvényén rögzített formával közel azonos kialakítása jöhetett létre, mely a fentnevezett szabályozási elképzelésekhez mérten kevésbé nagyvonalú, a projekthelysín vonatkozásában egyszerű ortogonális szerkezetű és kiosztású közterületi hálózattal számolt.

az oldalon látható korabeli térképek tájolása: ← É



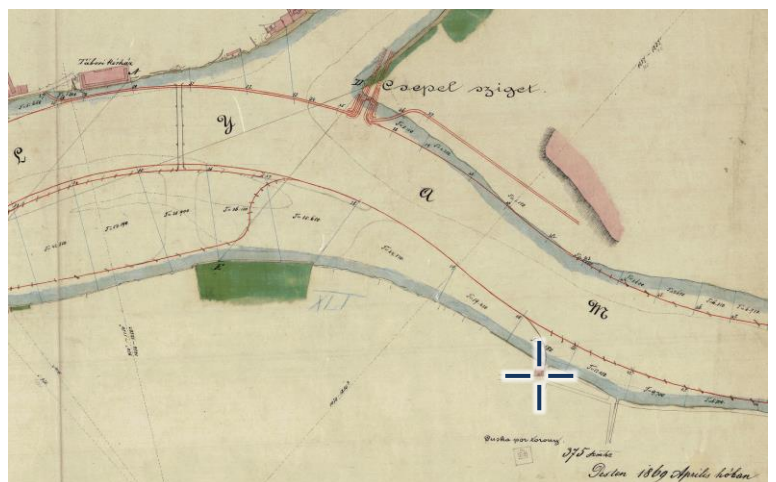
Szabályozási terv változatok a lágymányosi és kelenföldi területek birtokrendezésére a meglévő állapot jelölésével (1868-1871.)

forrás: Budapest Főváros Levéltára – BFL XV.16.a.206/37



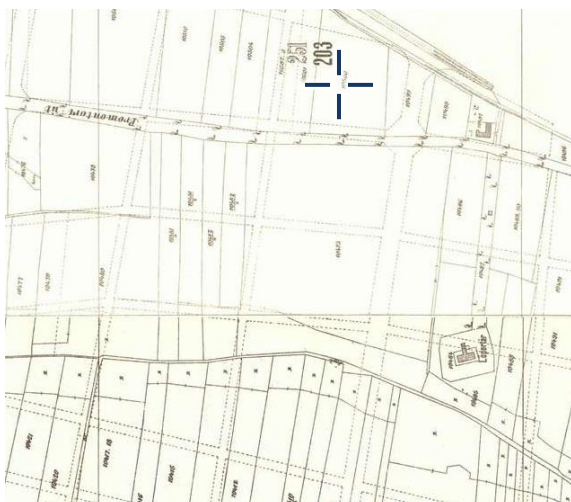
Budapest Fő- és Székváros térképe (1908.)

forrás: <https://www.ilyenisvoltbudapest.hu/>



A Duna szabályozása az Újpesti-szigettől a Csepel-szigetig (1869.)

forrás: Budapest Főváros Levéltára – BFL XV.16.d.241/13



Budapest közigazgatási térképsorozata (1895.)

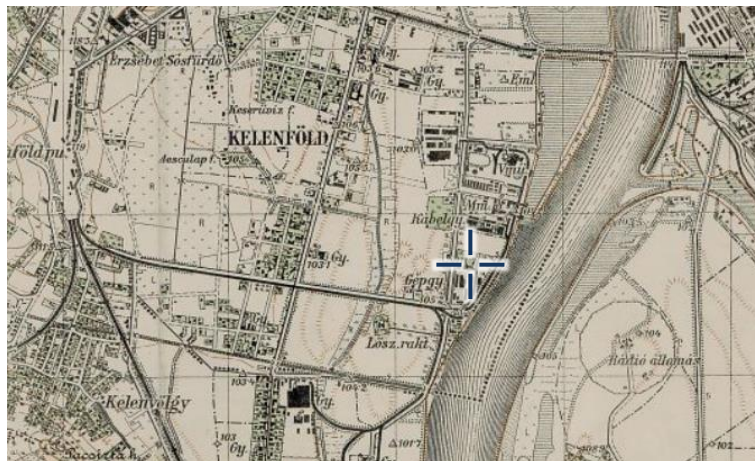
forrás: <https://maps.arcanum.com/hu/map/budapest-1895/>



Lágymányos–Kelenföld kataszteri térképe (1861.)

forrás: Budapest Főváros Levéltára – BFL XV.16.a.206/26

Az 1923-ból származó, Lágymányost és Kelenföldet ábrázoló térképen a projekthelyszín továbbra is beépítetlen, az attól keletre található gyárak száma és kiterjedése egyre nagyobb. Az 1940-es évekre az Andor utca (mai Galvani utcától) délre már további egy üzem, az ún. Hidroxigén gyár is megjelenik. Az így – mintegy fél évszázad leforgása alatt – kialakult gyárak és üzemek ellátása az Andor utca tengelyében létrehozott iparvágányon át volt biztosított, mely a Kelenföldi vasútállomással teremtett összeköttetést. A Duna menti terület sáv ipari irányú átalakulását jól mutatja a mögöttes területek beépítetlensége, valamint az egyéb intézményi funkciók távolsága. Utóbbiak legközelebb a Fehérvári és Hengermalom utak csomópontjában (római katolikus templom, továbbá egy kultúrház) voltak megtalálhatók akkoriban.



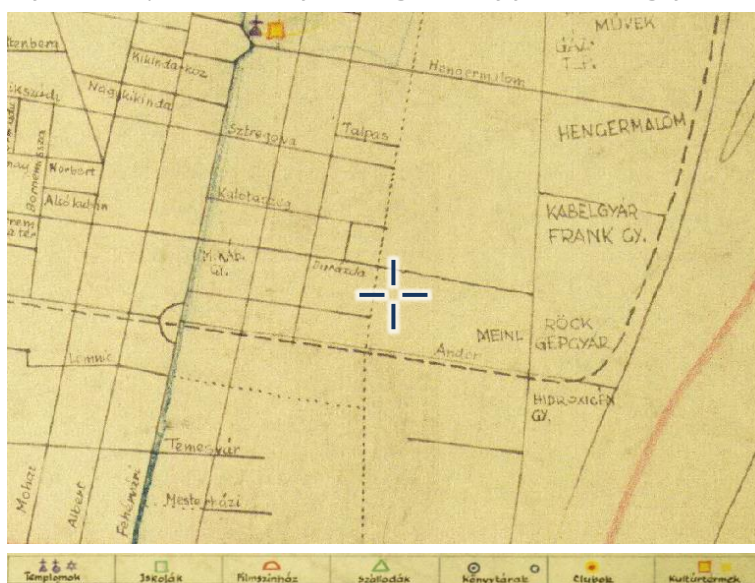
Újbuda – Lágymányos és Kelenföld térképe (1923.)

forrás: Budapest XI. kerület Újbuda integrált Városfejlesztési Stratégiája – 2009.



Budapest bel- és külterületének várostérképe (1903.)

forrás: <https://geoportal.budapest.hu/epiteszietertekvedelem/fhv/>



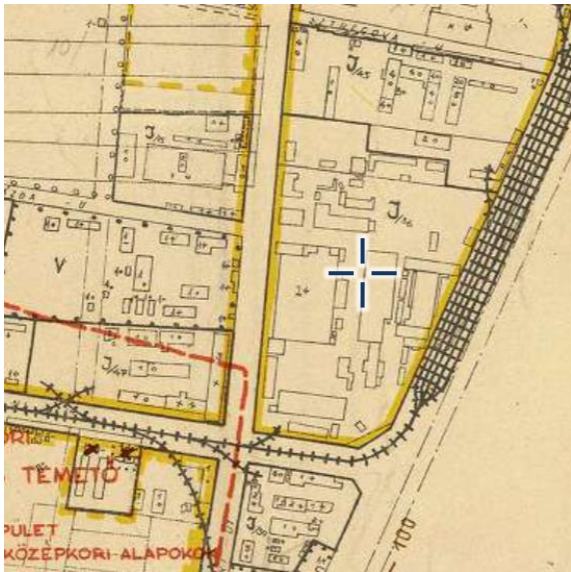
Budapest Székesfőváros XI. kerületének kultur térképe (1940-es évek)

forrás: Budapest Főváros Levéltára - BFL XV.16.e.262/16

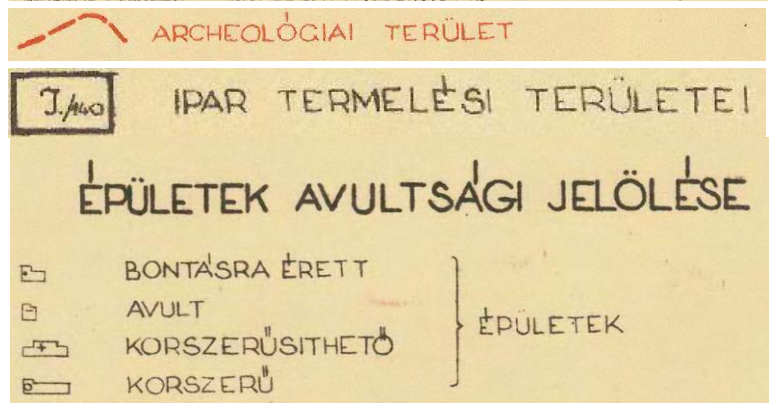


Budapest Székesfőváros kataszteri térképsorozat (1918-1946)

forrás: <https://geoportal.budapest.hu/epiteszietertekvedelem/fhv/>



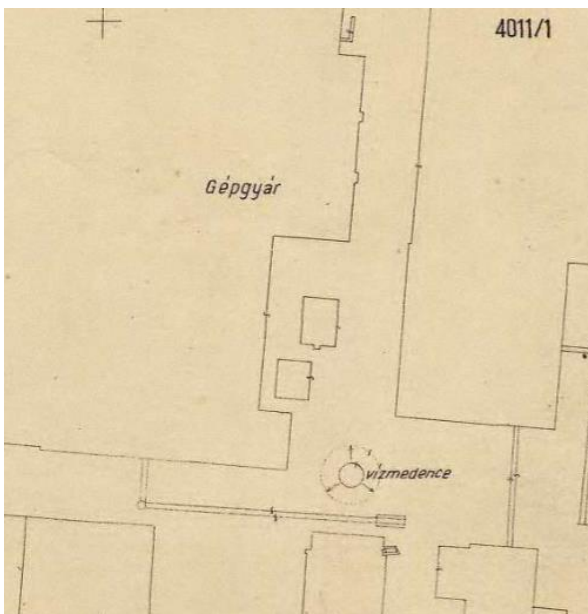
Az 1960-ban kiadott térképhez a felmérések 1955-56-ban készültek. Jól látható, hogy ekkor a terület Ipari termelési területként jelent meg. A legfőbb gyártócsarnokon a „2” a szintszámot, a „+” jel a korszerűsíthető jellemzést mutatja.



A XI. kerület városrendezési alaptérképe (1960.)

forrás: Budapest Főváros Levéltára - BFL XV.16.g.213/5a

A projekthelyszín az 1960-ban a XI. kerület városrendezési terveinek elkészítésére szolgáló alaptérképen



A XI. kerület kataszteri térképsorozata (1964.)

forrás: Budapest Főváros Levéltára - BFL XV.16.g.213/1; BFL XV.16.g.213/4



*Budapest és közvetlen környékének topográfiai térképe (1997.)  
forrás: <https://maps.hungaricana.hu/hu/BFLTerkeptar/>*

A projekthelysín az 1960-ban a XI. kerület városrendezési terveinek elkészítésére szolgáló alaptérképen.



*A XI. kerület kataszteri térképsorozata (1964.)  
forrás: Budapest Főváros Levéltára - BFL XV.16.g.213/1; BFL  
XV.16.g.213/4*

**2. RÉGÉSZETI ADOTTSÁGOK**

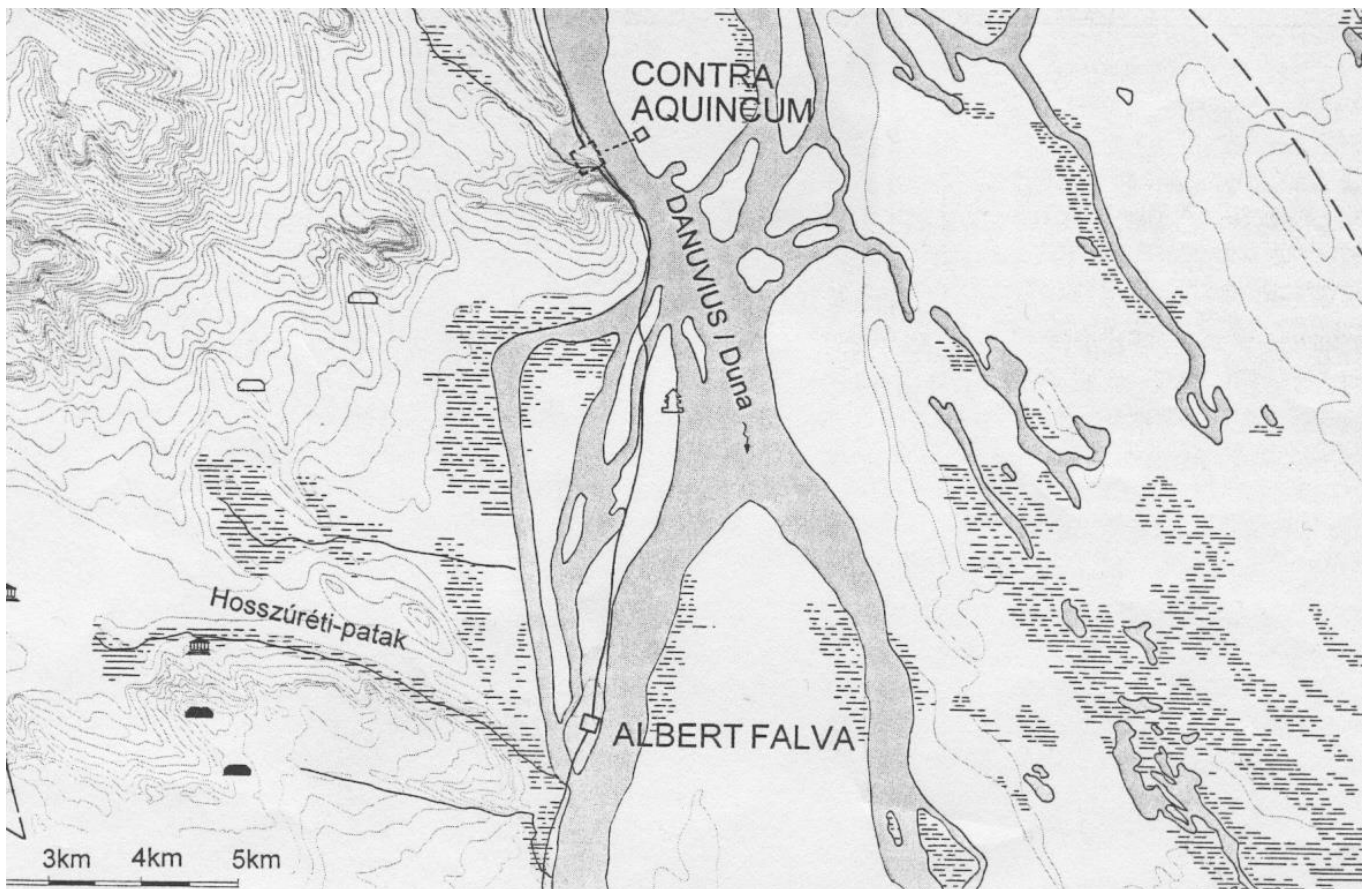
**régészeti leletek, lelőhelyek**

A projekthelyszín része az észak-déli irányban Albertfalvától Lágymányosig, kelet-nyugati irányban a Fehérvári úttól a Dunáig tartó **66802. lelőhelynek, Duna-parti őskori telepek és az albertfalvai katonai tábor** megnevezésű területnek. Emellett további kettő, az **59630** és a **66476** azonosítószámú régészeti lelőhellyel is érintett.

Az ősvízrajzi képre vonatkozó kutatások eredményei alapján a terület az Ős-Duna ágai között lévő, kiemelkedő zátonyszigetektől állt, amelyek nagy víz idején is tartós szárazulatok voltak. A bronzkor folyamán rendszeresen megszállták a folyóágak közötti hátságokat, ennek számos jelével találkozni Albertfalva és Lágymányos között. Az utóbbi évtizedekben számos alkalommal olyan negatív eredmény dokumentálására került sor, ami jelzi, hogy a terület megszállása nem volt intenzív, nem is volt minden korszakban stabil a települési helyzet.

TELEPÜLÉS	KERÜLET	HRSZ	VÉDETTSÉG JOGI JELLEGE	AZONOSÍTÓ	VÉDETT ÖRÖKSÉGI ÉRTÉK NEVE
Budapest	XI.	3993/32	régészeti lelőhely	59630	Budafoki út 185-189.
				66802	Duna-parti őskori telepek és az albertfalvai kat. tábor
				66476	Budaörsi út – vasút – Péterhegyi út – XI.kerület közigazgatási határa – Fehérvári út

Az Országos Építésügyi Nyilvántartás védett ingatlanokra vonatkozó adatbázisának projekthelyszínnel kapcsolatos adatai  
forrás: <https://oroksegvedelem.e-epites.hu/>



*Budapest római korra tehető vízrajza*

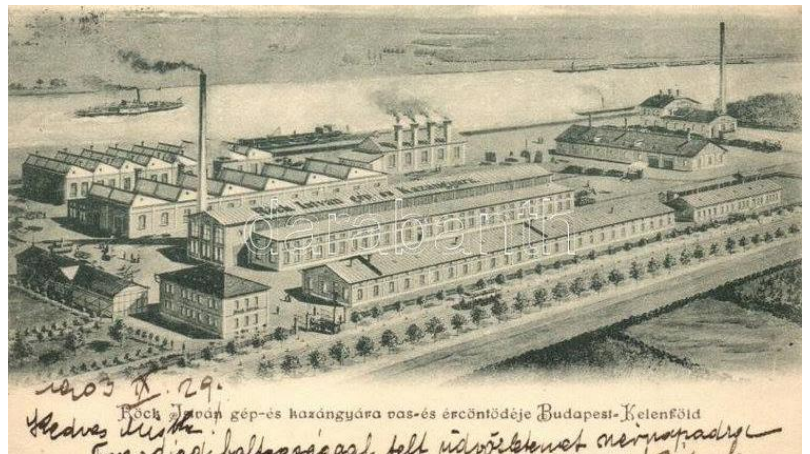
a képek és a szöveg forrása: Régészeti – örökségvédelmi adatok Budapest XI. kerület, Szerémi út és Hauszman u. által É-Ny felől határolt telek (hrsz: 4031/8) beépítéséhez. Hatástanulmány és kockázatelemzés – Maráz Borbála régész és Ecsedy István régész, szakértő (2016. május)

3. ARCHÍV KÉPEK



0065-1689 (1973. április 5.)

forrás: <https://www.fentrol.hu/>

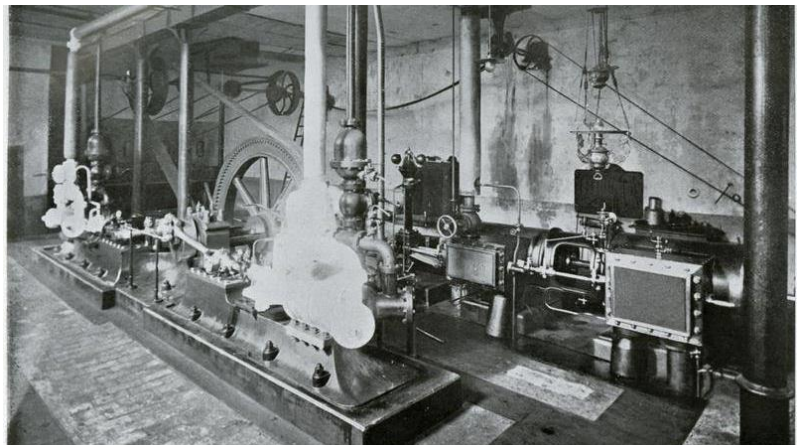


1805. X. 29.  
Röck István gép-és kazányára vas-és ércöntődéje Budapest-Kelenföld  
Kelenföldi vas-és ércöntődéje  
„Röck István gép-és kazányára vas-és acélöntődéje Budapest-Kelenföld”  
- a gyár korabeli képeslapon



1994-0006-0001 (1994. június 22.)

forrás: <https://www.fentrol.hu/>



Röck gyár belső részlete

forrás: FSZEK



Április 4. gépgyár Budafoki úti fejpülete



Április 4. gépgyár udvara

## II. A TERÜLET VÁROSSZERKEZETI ELHELYEZKEDÉSE, A TERÜLET ÉS KÖRNYEZETÉNEK JELENLEGI ÁLLAPOTA

### 1. A TERÜLET JELENLEGI HELYZETE

#### A KÖRNYEZET: a kelenföldi Duna-parti sáv átalakuló iparterülete

A BUDABAY CITY fejlesztési terület a főváros legdinamikusabban fejlődő barnamezős térségében, a XI. kerületi Duna-parton helyezkedik el. A Budafoki út mellett egykor sorakozó gyárak és ipartelepek helyét az elmúlt időszakban látványosan veszi át dominánsan a lakó és irodai funkció.

A környéken lévő fejlesztési területeken többnyire magasházak beépítések létesülnek. A szomszédos Metrodom River területén 45 méteres magasházak, a Kopaszi-gátnál formát öltő Budaparton változatos 45-65 méteres épületek hívják fel a változásra a figyelmet. A MOL Campus 146 méter magas (120 m ÉLP) épületével fontos felkiáltójelként szolgál e zóna északi részén, a Rákóczi híd lábában.

#### A tágabb környezet használati jellemzői

A légifotón jól látható a terület környezetében szakaszoltan megindult fejlesztések nyomán az átalakulás.

Infopark

MOL Campus (146 m magasságú épület)

Budapart (45-65-90 m magas épületek)

Épülő irodaházak

Budapart fejlesztési terület

Beékelődő barnamezős terület

Kopaszi-gát

Kelenföldi Erőmű

Spari, Vízisport, Diáksport és Szabadidő Egyesület

South Buda Business Park irodaház

Újbuda Center bevásárlóközpont

Bolero park lakónegyed és irodaházak

Metrodom River fejlesztési terület (45m magasházak)

Elite park

#### PROJEKTTERÜLET:

– volt Röck István gépgyár / Április 4. Gépipari Művek

Lokomotív ház (iroda, raktár)

Galvani híd hídfőjének helye

FKF telep, FCSM

Alulhasznosított Duna-parti sáv (betonüzem)



Kelenföld Duna-partján lévő meghatározó funkciók  
forrás: saját ábra

### III. A PROJEKTERÜLET BEMUTATÁSA

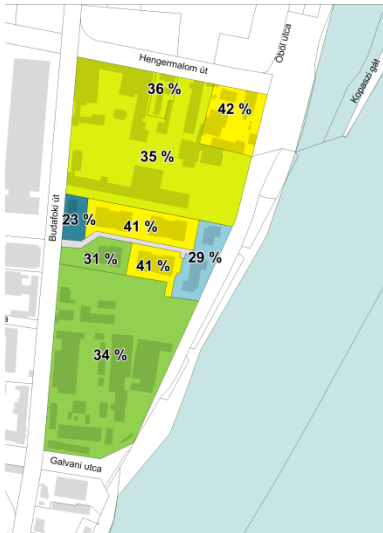
#### 1. A PROJEKTERÜLET BEÉPÍTÉSI ÉS FUNKCIONÁLIS JELLEMZŐI

##### 1.1. BEÉPÍTÉSI JELLEMZŐK

**beépítési mód** A terület vizsgálata a Hengermalom út és a Galvani út között történt.  
A területen a szabadonálló beépítési mód a jellemző.

**telekméret és telekmorfológia** A telekméretekre a több hektáros területi jellemzők mellett már megjelentek a telkek megosztására jellemző magánúttal kiszolgált telekcsoportok.

#### a jelenleti beépítés jellemzői



beépítettség



szintszám



becsült szintterületi mutató

A telkek beépítettsége 35-45 % között mozog. Rendezett fejlesztés történt a projekttelektől északra eső Metrodom lakófejlesztési területén, ahol magánutas kialakítás és kisebb telekméreteket okán 40%-ot meghaladó beépítési mérték tapasztalható.

A területen a még fejlesztés előtt álló telkeken jellemzően földszintes beépítés van jelen, helyenként csarnokjellegű épületek képében.

A Hengermalom út déli sávjában található többszintes, F+3-5 közötti szintszámú épületek.

A szomszédos beépítés esetében magasházak is telepítésre kerültek, ott a szintszám F+4-F+14 között mozog.

A beépítési mérték és a szintszámok alapján becsülhetők az egyes telkek jellemző szintterületi mutatói. A vizsgálat nem elég részletes ahhoz, hogy az általános és parkolási szintterületre is becslést adjon, a térképen a felszín feletti építményszintek alapján kerültek feltüntetésre a becsült mutatók.

A fejlesztés előtt álló esetben ez igen alacsony, a már beépült lakóegyüttes esetében 3,0 körüli mutató is tapasztalható.



**1.2. FUNKCIONÁLIS SZERKEZET**

**A PROJEKTTÉRÜLET:**

*a volt Röck István Gép- Gőzkazán Gyár  
épületállománya*

*forrás: Bontási kivitelezési dokumentáció  
– Szigethy és Kovács Kft. 2022 február*

A 4011/4 hrsz.-ú projekttelek jelenlegi funkciója az átmeneti időszakot tükrözi.

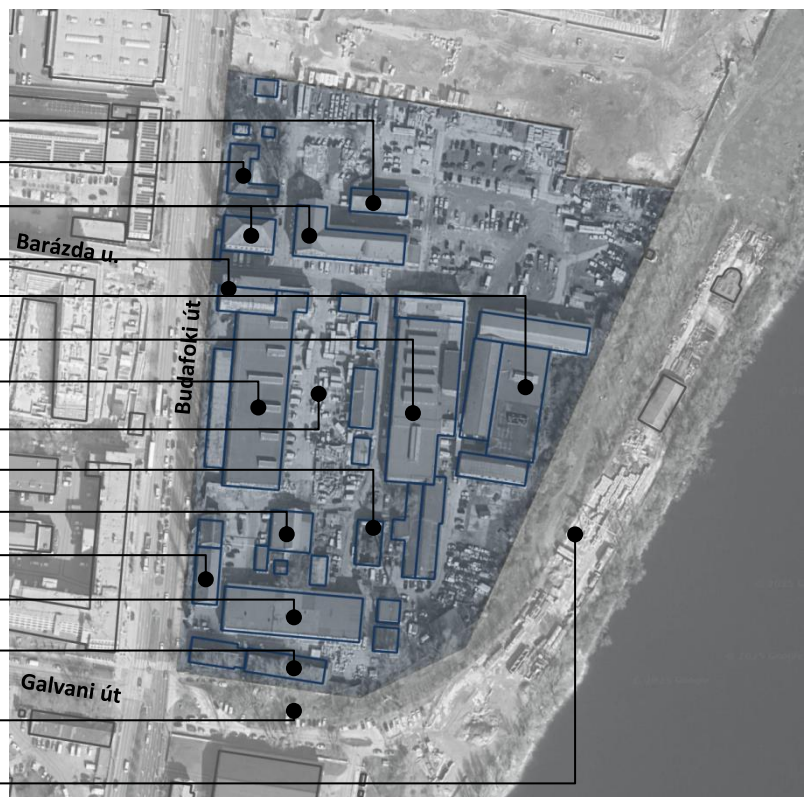
A volt Röck István Gép- Gőzkazán Gyár és Vasöntöde, majd később Április 4. Gépgyár területén számos, különböző időben épült, különböző funkciójú és szerkezetű épület található. Az ingatlanon műemlékileg védett, vagy helyi (fővárosi, vagy kerületi) védelem alatt álló épület nem található, építészeti és ipartörténeti szempontból javarészt értéktelennek tekinthetők.

Az elmúlt évtizedek során az egységes üzemszervezés és karbantartások hiányában az épületek állaga folyamatosan leromlott. **Egyes épületek már részben romos, részben életveszélyes állapotba kerültek.** Az ingatlanon található **épületállomány gazdaságosan nem felújítható.** A terület épületállományára bontási terv készült, mely szerint a területen összesen 39 db épület, épületrésze, valamint 6 db. felszín feletti műtárgy (tartály, kémény, stb.) található.

A területen korábban már több épület is lebontásra került, így köztük a terület közepén álló egykori „nagycsarnok” is, valamint néhány irodaépület, raktár olajraktár, a telek északi részén. Ezek kb. 6500 m<sup>2</sup> alapterületet foglaltak el. A telken jelenleg kb. 21.000 m<sup>2</sup> alapterület beépített, melyhez, ha hozzá vesszük az elbontott épületeket, 27.500 m<sup>2</sup> beépített alapterülettel rendelkezett az egykori gyár, vagyis a telek 45%-ban beépített volt.

A terület további része javarészt burkolt volt, vagy szabadtéri raktározás számára szolgált, így zöldfelület a területen csupán minimáisan az óvodánál jelent meg. A területen lévő fás szárú növényzet spontán növekedésű, többnyire invazív egyedekből áll.

- nyitott raktár (D)
- volt óvoda és bölcsőde épülete (E)
- Egykori irodaépületek (A1, C)
- Április 4. gyár romos iroda „fejépülete” (B1)
- műhely, kísérleti üzem (F épület)
- öntöde (G épület)
- gyártócsarnok (B épület)
- elbontott „nagycsarnok” helye
- kovácműhely (L)
- műhely (M)
- irodaépület (J)
- raktár (H1)
- tanműhely (I1)
- egykori iparvágány nyomvonala (Galvani híd helye)
- Duna parton működő betonüzem



*Jelenlegi épületállomány az Április 4. Gépipari Művek épületeinek funkcióival  
forrás: saját ábra (bontási terv és 1976-os helyszínrajz alapján)*



A telek észak-keleti sarkán lévő felszíni parkoló, roncstelep, szeméthalmok  
forrás: Google Earth 2024

Az Röck István Gép- Gőzkazán Gyára és Vasöntödéje a II. Világháború után Április 4. Gépgyárként működött. A rendszerváltás után, az elmúlt kb. 35 évben számos vállalkozás használta a területet, jelenleg is több cég működik az egyes épületekben. Funkcionálisan igen vegyes a kép, több építőipari szaküzlet (csempebolt, nyílászáró szaküzlet, árnyékolástechnika), bútór és lakberendezési bolt költözött be az egyes, még használható állapotban lévő épületekbe. Különböző szolgáltatások is megjelennek, így autókölcsönző, munkavédelmi szolgáltatás, internetszolgáltató, is. Ezen felül konditerem és próbaterem, alkalmanként bolhapiac is működik a területen. A Budafoki út felé nézően kifőzde található.

A szolgáltatások köre jól leírja a klasszikus barnamezős területet. Bár átmeneti jelleggel a terület használatban van, színvonala nem felel meg a kor elvárásainak. A számos rossz állapotú épület nem felel meg a mai minőségi elvárásoknak, több romos, életveszélyes állapotban van.

Bár a fent leírt szolgáltatások jelen vannak a területen a több mint 6 hektáros terület nagy része használaton kívüli, alulhasznosítottnak tekinthető. A szabad terek jelentős része hulladéktárolásra, szabadtéri raktározásra, legjobb esetben is parkolás céljára hasznosított.

Szabadtéri raktározás

Parkoló

Parkoló

Kontérnerek

Romos, tetőszerkezet nélküli épület (L)

Roncstelep

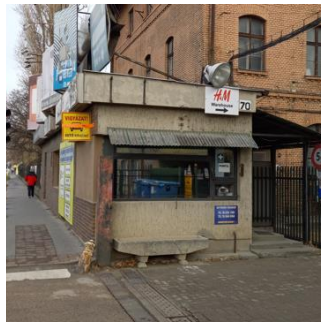
Szabadtéri raktározás

Egykori iparvágány helye

Duna parton működő betonüzem



*Bontási tervben szereplő épületek az annak megfelelő jelölésekkel*



A2



B1



B2



B3



B4



B6



B7



B9



D



E



F1



F3



G1



G3



G4



G5



G7



G8



G9



H1



H2



I1



I2



I3



K



M2



M3



N

*Bontási tervben szereplő műtárgyak*



MT1 - tartály



MT2 - tartály



MT3 – acél kémény



MT4 - gázfogadó



MT5 - bunker



MT6 - bunker



*A projekthelyszín és szűk környezete – 2016. évi állapot  
forrás: Google Street View és Google Earth Pro*

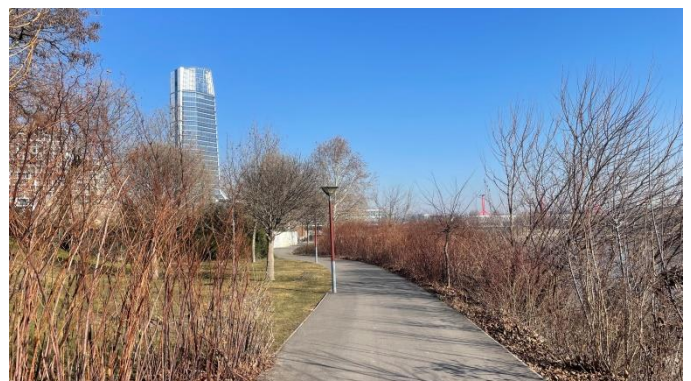
**2. HELYSZÍNI FOTÓK****2.1. HELYSZÍNI FOTÓK A TÁGABB ÁTALAKULÓ KÖRNYEZETBEN****a Projektterület***Jelenlegi épületállomány – Projektterület**Jelenlegi épületállomány – Projektterület**Jelenlegi épületállomány - Projektterület**Jelenlegi épületállomány - Projektterület***a Projektterülettel határos Duna-parti sáv***Épületállomány a Dunapart mentén**Földút a Dunaparton**Vízparti területek**Duna felőli sáv*

**2.2. HELYSZÍNI FOTÓK A SZŰKEBB ÉS TÁGABB ÁTALAKULÓ KÖRNYEZETBEN**

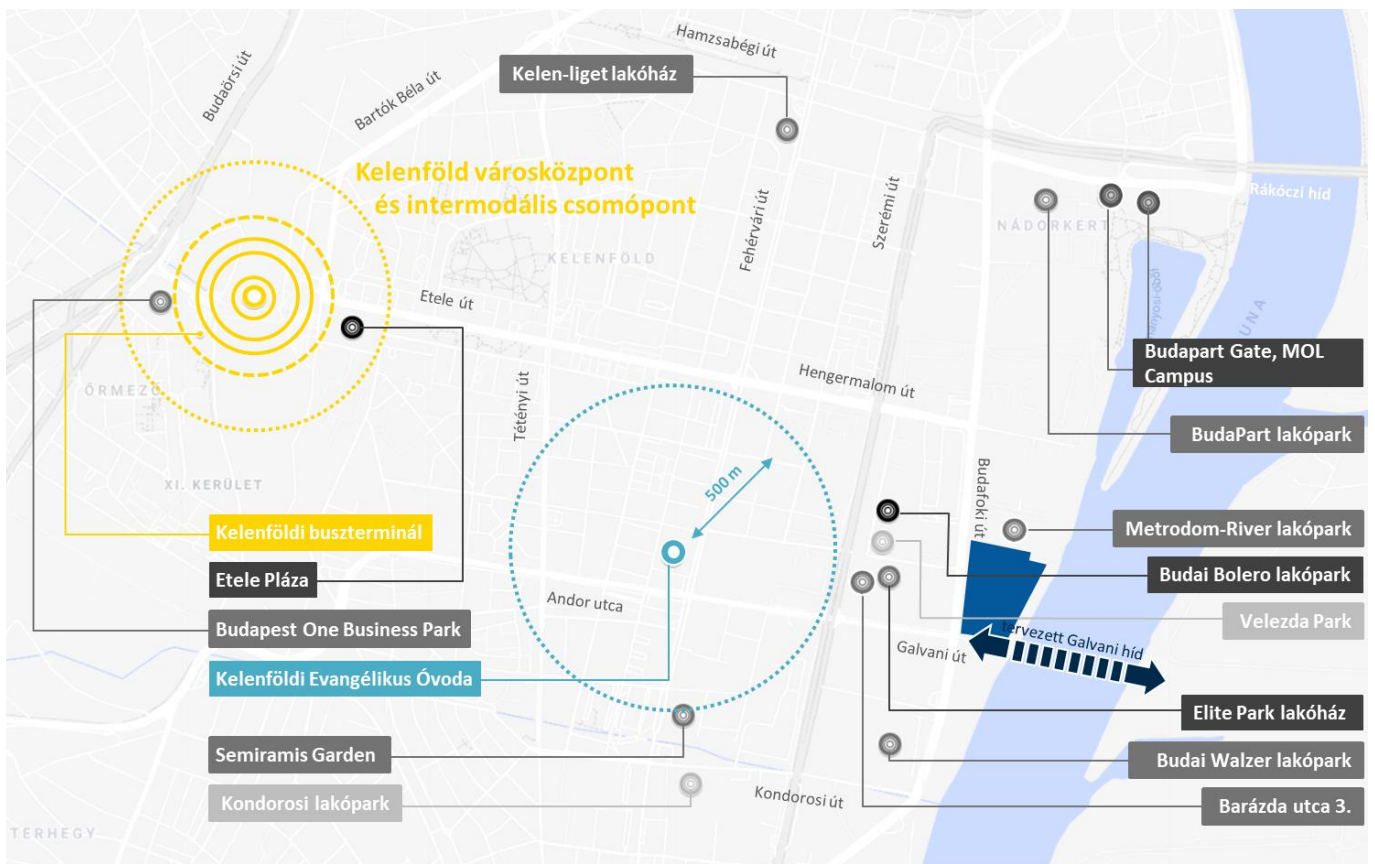
a Projekterülettel szomszédos fejlesztés alatt álló terület

*Szomszédos **Metrodom** fejlesztés magasházai**Szomszédos **Metrodom** fejlesztés magasházai**Szomszédos **Metrodom** fejlesztés földszinti kialakítás**Szomszédos **Metrodom** fejlesztés óvodakert*

a már átalakult környezet a Budapest irányában

*Épületállomány a **Budapest** fejlesztésnél a Dunapart felől**Sétány a Dunaparton a **Budapest** fejlesztésnél a MOL toronnyal**Sétány gyalogoshíddal**Budapest városias sétány*

2.3. A TÁGABB TÉRSÉGBEN ISMERT FEJLESZTÉSEK



- megvalósult fejlesztés
- folyamatban lévő fejlesztés
- tervezett fejlesztés
- tervezett Biggeorge projekt
- tervezett intézményi fejlesztés
- tervezett központfejlesztés

A térség ismert megvalósult és folyamatban lévő fejlesztései  
forrás: saját ábra

Számos fejlesztés jelent meg az utóbbi években a kerület ezen részén, mely köszönhető a közlekedési lehetőségek és az elérhetőség javításának, valamint a kedvező adottságoknak. Ezek közül érdemes kiemelni a néhány irodafejlesztést, mint pl. a Baker Street, illetve a Budai Bolero, az Elite, és a Budai Walzer lakófejlesztéseket.



Baker street  
forrás: <https://www.atenor.eu/>



Budai Bolero  
<https://budaibolero.hu/>



Elite  
<http://elitepark.hu/>



Budai Walzer  
<https://www.budaiwalzer.hu/>



## IV. ZÖLDINFRASTRUKTÚRA

### 1. A PROJEKTERÜLET KÖRNYEZETÉBEN LÉVŐ, VÁROSSZERKEZETI JELENTŐSÉGŰ ZÖLDFELÜLETEK

#### 1.1. A VIZSGÁLT TERÜLET SZEMPONTJÁBÓL RELEVÁNS, VÁROSSZERKEZETI JELENTŐSÉGŰ TÉRSÉGI ZÖLDFELÜLETEK

A vizsgált terület a közvetlen zöldfelületi kapcsolatait az elmúlt 150 év iparosításának eredményeként nagyrészt elvesztette. Teljesértékű, közvetlen zöldinfrastruktúra kapcsolata nincs, ennek ellenére kimutatható több olyan kapcsolat, ami a zöldfelületek lehetséges szolgáltatásai közül egyet vagy többet is biztosít.



A terület 1944-es légifelvételén: a Duna-part faállománya eltűnt, a Budafoki út túloldalán szántók jelentik a zöldfelületi kapcsolatot.

forrás: mapire.eu

**erdőterületek** Az erdőterületek városi jelentősége főként klimatikus és egyéb környezeti szempontból kiemelkedő. Környezeti értékük kimagasló, ami elsősorban lombfelületük nagyságából, klimatikus hatásaiból, valamint ökológiai jelentőségükből fakad.

A vizsgált terület térségében elsősorban a Gellért-hegy, valamint a Sas-hegy erdőterületek játszanak szerepet mind rekreációs, mind városklimatikai értelemben.

**természetközeli területek** A városszéli összefüggő erdő- és természetközeli területek jelenléte együttesen egy zöld körgyűrűt alkot a Főváros körül.

Jelentőségük elsősorban a levegőtisztaság javításában, a tágabb környezet hőmérsékleti jellemzőinek kiegyenlítésében, egyúttal az egyéb előnytelen, antropogén hatások – pl. zaj- és rezgésterhelés – mérséklésében kiemelkedő szerepet játszanak.

**közparkok, közkertek** A közparkok és közkertek jelentősége főként az emberi egészség és az ahhoz szükséges egészséges környezet fenntartása szempontjából meghatározó. Ezek a zöldfelületek már inkább a lokális, mikroklimatikus adottságok jó karban tartásában járnak élen, szabadtéri eszközeikkel, utcabútoráikkal a lakosság számára részben aktív (szabadtéri fitnessparkok, játszótérek, labdapályák), részben passzív pihenés helyszínékként is szolgálva.

A **lakótelepi zöldfelületek** alapvetően a helyi közösség számára nyújtanak zöldfelületi szolgáltatásokat: javítják a helyi klímát, javítják a városképet, helyet adnak rekreációnak és aktív kikapcsolódásnak is. Ugyanakkor kiterjedésük és az összefüggő zöldfelület (városon belül) kiemelkedő (40-50 %-os) arányával az adott városrész zöldfelületi rendszerének fontos magterületei.

A vizsgált terület esetében elsősorban az 1 km-re lévő Kelenföldi, és részben a 2 km-re fekvő Albertfalvai lakótelep jelentősége emelhető ki, melyek zöldinfrastruktúra hálózatban betöltött szerepük által a kerületrész klimatikus és élőhelyi jellemzőit is befolyásolni tudják.

**magánterületek - magánkertek**

A tervezett beépítés tágabb térsége – Kelenföld városrész – több kisebb-nagyobb ívű lakófunkciós fejlesztés rétegeiből épül fel. Ezek egy része kisarányú, vagy rendkívül szegregált kerteket hozott létre, ugyanakkor több új beépítés lehetőséget teremtett értékes közterületi (Irinyi József u, Kelenföldi lakótelep sávházai) és magánterületi (Ulászló utcai, Soproni utcai keretes beépítések) kertek kialakulására. Ez utóbbiak csak a lakók rekreációját szolgálják, klimatikus és élőhely hatásuk viszont elvitathatatlan. Itt fontos kiemelni, hogy a rendszerváltás után, telepszerűen létesült lakóterületek többségének beépítési intenzitása magas, a gyepesített felszínek alatt is sok esetben mélygarázs található, így zöldfelületi szolgáltatásaik korlátozottak. Hatásuk önmagában – figyelembe véve a megelőző ipari funkciót – nem kedvezőtlen, ugyanakkor nem támogatják a beruházás környezetében a zöldfelületi rendszer kialakulását.

**1.2. SZERKEZETI ÖSSZEFÜGGÉSEK**

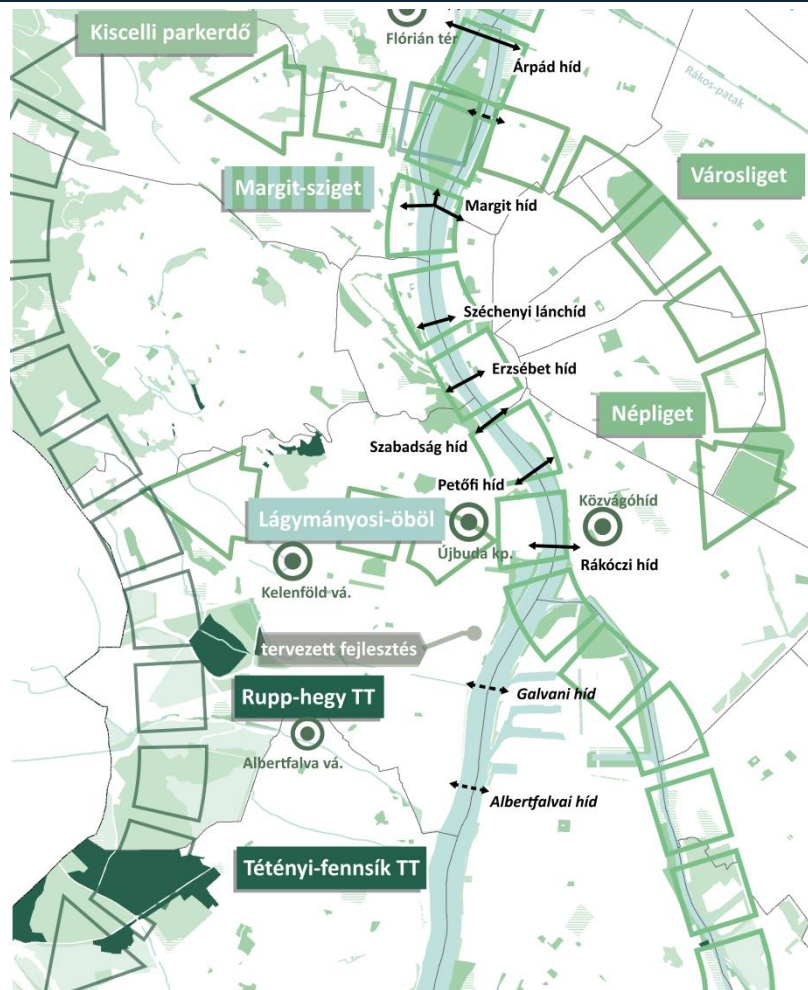
**alaptérképi elemek**

- természetközeli területek
- parkok
- erdőterületek
- mezőgazdasági célú területek
- sport és rekreációs célú zöldfelületek
- Duna és mellékágai
- kisvízfolyások
- fővárosi / kerületi közigazgatáshatár
- meglévő / tervezett hídkapcsolatok
- tervezett gyalogos hídkapcsolat

**fővárosi zöldinfrastruktúra hálózat kapcsolódó elemei**

- városszéli természetközeli területek láncolata
- városi parkláncolat
- városi parkláncolat elemének megnevezése
- Duna menti zöldtengely
- Duna menti zöldtengely elemének megnevezése
- mellékközpont szerepkörű Flórián tér városi parkja

A fővárosi zöldinfrastruktúra hálózat – a vizsgált terület szempontjából releváns elemekkel  
forrás: saját ábra



**releváns hálózati elemek**

A korábban leírt, városszerkezeti jelentőségű, egymástól eltérő használatú zöldfelületeket egyfajta zöldtengelyként fűzik föl a fővárosi zöldinfrastruktúra hálózat egyes meghatározó elemei, melyek észak-déli, illetve többnyire sugárirányban szerveződve jelennek meg Budapesten.

**Duna menti zöldtengely**

Az észak-déli irányú, hosszanti zöldláncolat a Duna menti zöldtengely, mely a Főváros területén csaknem 30 kilométer hosszan nyúlik el a folyam mentén. Az itt található zöldfelületek nem alkotnak összefüggő felületet, inkább különböző jellegű és használatú zöldfelületek sűrűsödésékként értelmezhető a tengely.

A tervezési terület illeszkedik az Egyetemisták parkja – Infopark – Lágymányosi öböl tengelyelemhez. Ez a csoport maga sem tekinthető összefüggő élőhelynek, a Szerémi – Dombóvári – Neumann János utcák kb. 15-16 párhuzamos sávval, 8 m-es töltéssel, zajvédő fallal és a Körvasúttal egyértelműen kettévágják.

A közlekedési területtől délre eső Lágymányosi-öböl és a Kopaszi gátként ismert szabadidő eltöltését biztosító, parkosított terület ugyanakkor egy igényes zöldfelület, alkalmas rekreációra, sportolásra is. Ezeket a funkciókat a Duna közelsége is támogatja: aktív evezős élet alakult ki az elmúlt évtizedben.

Az öböl területétől délre, egészen a tervezési területig, az egykori ipari létesítményeket / lakó- és irodafejlesztéseket a Dunától az egykori iparvágányok területe, az ott létesült (átjárható) Dürer-kert és egy betonüzem választja el. Az ipari termelés visszaesése óta a vízpart beerdősült, a honos növényállomány és még a hód is újra megjelent, a partszakasz egész évben a horgászok és kutyasétáltatók kedvelt célpontja, az utóbbi években új lépcső, padok és szalonnasütő is létesült.

Ez a terület a tervezett fejlesztés legerősebb és legsokrétűbb zöldfelületi kapcsolata: teret biztosít az élővilág számára, klimatikus, partvédelmi hatásai vannak, valamint lehetőséget biztosít aktív és passzív kikapcsolódásra-rekreációra is.

2022 januárjában a Budapesti Fejlesztési Központ (BFK), EU-s közbeszerzési felületen (TED) indított közbeszerzési eljárást egy Duna-parti 3,6 kilométeres sétány kialakításához. A leírás alapján „a projekt célja egy olyan sétány megvalósítása, ami a Buda déli partszakaszán létrehozandó gyalogos, kerékpáros és szabadidős infrastruktúrának köszönhetően közelebb hozná az embereket a Dunához, ezáltal biztosítva a budai Duna-part egybefüggő végigjárhatóságát. A beruházás a XI. kerületi Öböl utcánál kezdődne, majd 3600 méter hosszan haladna dél felé, emellett a sétánya Galvani utcánál csatlakozna a tervezés alatt álló új Duna-híd budai hídfőtérhez, majd tovább haladva a Keserű-ér újabb híddal történő átszelésével csatlakozna az Árasztó úthoz. Innen a Hosszúréti-patakon átvezetve vezetné el a kerékpáros és gyalogos forgalmat a kerülethatárig.” (forrás: <https://liner.hu/buda-duna-part-setany/>) A BFK 4 hónappal később megszűnt, így a tervezésről és megvalósításról nincs további hír, de az elképzelés koncepcionálisan is meghatározó hatással bír a térség fejlesztésre alkalmas területeinek összefüggésében.

A Valyo - Város és folyó egyesület viszont – miután a Hengermalom épület hasznosítását megkezdték – elővették a projektet, az iparvágányok helyén a növényállomány rendezésével, keskeny szórt burkolatú sétány kialakításával növelték a terület vonzerejét.

A zöldtengely déli (keleti) irányú folytatása, a Csepel-sziget északi szigetcsúcsa a Szabadkikötő 3-as számú betemetett (kereskedelmi) öble helyén és környezetében létesült raktárvárosa ellenére nagyobb természetességű és erősebben hálózatosodott zöldfelület, távolsága miatt azonban nem releváns.

városi parkláncolat

Az ún. városi parkláncolat a szigetek nagyterjedésű zöldfelületei mellett további nagyméretű zöldterületeket is érint, ezek a projektterülettel nem érintkeznek.

természetközeli területek

A vizsgált terület esetében természetközeli területek már a sétátávolságot meghaladó eléréssel közelíthetőek meg, mint például a **Tétényi-fennsík természetvédelmi terület**, valamint a **Rupp-hegyi természetvédelmi terület** értékes erdőterületei. Hatásuk a városklíma javításában érhető tetten.

**1.3. KAPCSOLÓDÓ, A HELYI KLIMATIKUS ADOTTSÁGOKAT BEFOLYÁSOLÓ EGYÉB TERMÉSZETI TÉNYEZŐK**

Duna közelsége

Dunához közeli városzerkezeti pozíciójából adódóan a vizsgált terület klimatikus adottságai a fővárosi átlaghoz képest jobbnak mondhatók. A domináns észak-nyugat – dél-keleti szélirány, az azzal szinte párhuzamos folyammeder és annak beépítetlen puffer területe mind a vizsgált terület optimális átszellőztethetőségét segítik.

lakótelepi zöldfelületrendszer

Az általános lakótelepi struktúrába illeszkedő, a beépítés „hézagait” kitöltő lakótelepi zöldfelületek jelentős része kondicionáló hatású, jellemzően gyepek és cserjeszinttel gazdagított zöldfelület, melybe néhol megjelennek nagyobb facsoportok. A Kelenföldi lakótelep kiváló zöldfelületi intenzitással rendelkezik.

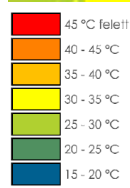
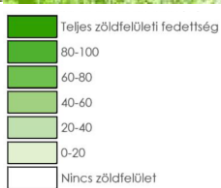
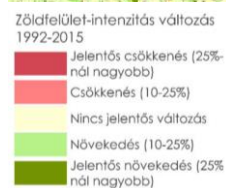
NDVI számítás – értékelési metódus

A projektterület térségében a zöldfelületi ellátottság jelenleg alacsonynak mondható. **A projektterületen és a Duna és a Budafoki út közötti tömb sor középső részén a normalizált vegetációs index nagyon alacsony értéket mutat.** A főváros *Zöldinfrastruktúra Konceptiójában* fellelhető vizsgálatok alapján a zöldfelület-intenzitás változása ezt alátámasztva 1992 és 2015 között átlagosan helyenként növekedést, máshol csökkenést jelez 10-25% eltéréssel a terület tágabb környezetében, de **jellemző változást nem mutat.** Ezzel összefüggésben Budapest felszínhőmérséklet térképe pedig 2016. augusztus 31-én **35-45 °C közötti hőmérsékletet** mutatott a környéken. Látható, hogy kiváltképp **fontos a további zöldfelületek létesítése**, hiszen a zöldtetős kialakítás és a biodiverz növények alkalmazása a lokális környezet kedvező mikroklímájának kialakításában is részt vehet.



A projektterület NDVI térképe  
forrás: Lechner – Copernicus böngésző

**A projektterületen** az építkezés megkezdésével a korábbi épületállomány még meglévő elemei és a burkolatok bontásra kerülnek. A területen **a gazdasági hasznosítás okán korábban is csupán minimális, maradvány zöldfelületek voltak jelen.** A térségben jelentősebb zöldfelületek a környező lakótelepek közterületein, vízfelületek mentén kialakult spontán zöldfelületek, illetve a vasúti területek mentén kialakult puffer területként megjelenő zöldfelületek jellemzőek.



Zöldterület-intenzitás változása 1992 és 2015 között

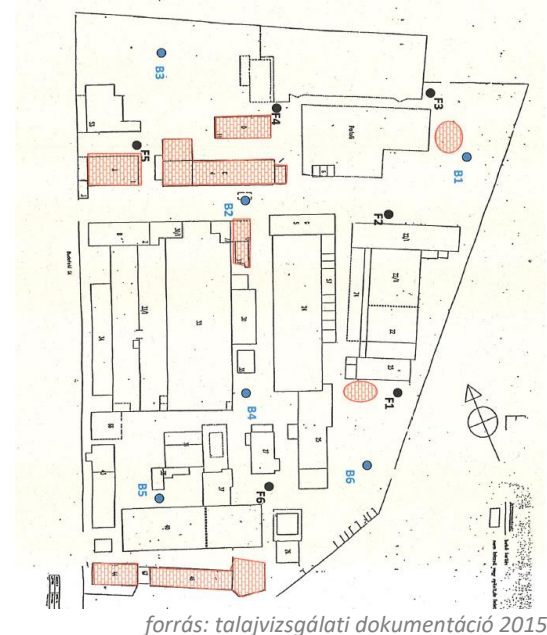
Budapest fás és nem fás vegetációjának térképe (zöldfelület-intenzitása) 2015-ben

Budapest felszínhő térképe 2016. augusztus 31-én

forrás: Budapest Zöldinfrastruktúra Konceptiója - Megalapozó munkarész

## V. KÖRNYEZETVÉDELEM

### 1. A PROJEKTERÜLET KÖRNYEZETI TERHEI



forrás: talajvizsgáló dokumentáció 2015.

- B1-B6 talaj és talajvíz mintavételi helyszínek
- F1-F6 talajmintavételi helyszínek
- azbeszttartalmú anyagok (tetőfedésből)

Magát a beruházást nagyban nehezíti a terület múltja. Az egykori ipari terület, ahol a Röck gyár működött, ezért talajszennyezéssel érintett.

Az ingatlan vonatkozásában 2015 februárjában készült környezetvédelmi talaj / talajvíz vizsgálatok és aszbesztfelmérésre vonatkozó tanulmány. A tanulmány szerint a területen földalatti üzemanyagtartály és adagolóút üzemelt az 1990-es évek közepéig. A létesítmény használaton kívül van, de a tartály és a csővezeték nem került eltávolításra.

#### Talajvizsgálatok eredménye

A területen több fúrás során is salakfeltöltésre utaló jeleket találtak. A B1 furatban (a terület észak-keleti részén) a legnagyobb mértékű a salakfeltöltés, itt 3m a terepszinttől mérve. A talajminták egyike sem mutatott határérték feletti szerves szennyezőanyag tartalmat. A felhagyott üzemanyagút mellett emelkedett PAH szennyezés mutatkozott, feltehetően az üzemanyag elfolyásából következően. Az F3 (terület észak-keleti része) helyszínnél kismértékben emelkedett TPH tartalmat mutattak ki a vizsgálatok. Határérték feletti toxikus fém tartalmat nem mutattak ki, de a minták általánosan emelkedett fémtartalmat mutattak, ami a feltöltés salaktartalmának tulajdonítható. A kioldás-vizsgálat alapján a salakos feltöltés inert, építési hulladékként kezelhető.

A területen a korábbi gépipari funkcióból adódó talajszennyezettség a kivitelezés során felmerülő földmunkák idején kerül kármentesítésre.

Ugyan a terület közvetlenül a Duna partján fekszik, a Dunától elválasztja azt az egykori vasúti terület sávja. A Duna-parti sáv ugyan más tulajdonban van, a beruházáshoz kapcsolódó zöldfelületi fejlesztések részét fogja képezni ez a terület is. Itt, a 2003-ban felszámolt iparvágányokon egykor a kelenföldi erőműbe szállították a fűtőanyagot, szenet majd 1977-től fűtőolajat. Későbbi hasznosítás (pl. szabadtéri raktározás, stb.) szintén feltételezhetően szennyezték a talajt. A fentiek következtében feltételezhető hogy maga a Dunaparti sáv is talajszennyezéssel érintett.

#### Talajvíz minősége

A talajvíz vizsgálatok során a terület északi részéről származó minták (B1, B2, B3) klórozott alifás szénhidrogén komponensek, a B1 esetében tetraklórétén határérték feletti koncentrációban. A talajvízmintákban nitrát, szulfát, bór mutatott több talajvíz mintában emelkedett értéket.

#### Azbeszt mentesítés

A korábbi, építészeti értéket nem képviselő, avult műszaki állagú üzemi, raktárépületek egy része már elbontásra került, továbbá javarészt elbontásra kerülnek. Az ábrán látható, hogy mely épületek érintettek azbeszt tartalommal rendelkező fedéssel. Ezen túl az eternit anyagú csővezetékek tartalmaznak azbesztet. A teljes anyagmennyiség 10 tonna alattira becsült.

A bontásból származó inert és veszélyes hulladékok a vonatkozó jogszabályoknak és szabványoknak megfelelően kerülnek elhelyezésre.

#### A fenti kármentesítések jelentős többlet terhet jelent a projekt megvalósítása szempontjából.

Az új tulajdonos a korábbi használók által okozott környezeti károk utáni szükséges kármentesítéseket saját költségére és felelősségére elvégzi, vagy projekt alapba helyezés során az új alap ezen kötelezettségeket vállalja.

## 2. A PROJEKTERÜLETET ÉRINTŐ KÖRNYEZETVÉDELMI HATÁSOK

### 2.1. A TERÜLETET ÉRINTŐ ZAJTERHELÉS



Közúti zajtérkép(részlet)  
forrás: zajterkep.hu

#### A kivitelezés időszakában

#### Az fejlesztés üzemeltetési időszakában, illetve a távlati időszakban

A projektterületet érintően a környezeti állapotok tekintetében a zajterhelés bemutatása indokolt.

A **közúti zajterhelés** a terület tágabb környezetében nem elhanyagolható, a Budafoki út mentén figyelhető meg elég jelentős a zajszenyezés. A Duna felől a Budafoki útig terjedő sávban **nappal 60-70 dB, míg éjjel 55-65 dB zajterhelési érték** mérhető.

A **Kelenföld felől mérhető vasúti zaj** napközben a területet is kismértékben elérheti, mely **45-50 dB-t, míg éjjel 35-40 dB zajterhelési érték** mérhető, mely ilyen tekintetben nem okoz határérték túllépést.

**Üzemi zajterhelést** tekintve a projektterület az erőműtől lévő távolsága miatt erősen érintett, a projektterület északi határán **nappal a zajterhelés 45-55 dB, éjjel 35 dB alatti értéket mutat.**

A nyilvánosan elérhető zajtérkép vizsgálati eredmények némi eltérést mutathatnak az időbeliség tekintetében – a 2017-es adatokhoz képest.

A közlekedési utakon generált többlet forgalom kapcsán az alábbiak állapíthatók meg:

Az érintett útszakaszok mentén alapállapotban is a határértékek túllépése feltételezhető a legközelebbi védendő ingatlanok kapcsán. A kivitelezés során generálódó forgalom ezen terhelést az elvégzett számítások szerint **(forrás: EY Denkstatt Kft. 2025.03.)** nem módosítja érzékelhető mértékben.

Az érintett Budafoki út mentén található védendő elemek (továbbiakban: védendő) vonatkozásában **a határérték túllépése feltételezhető alapállapotban** is. Az üzemelés során generálódó forgalom ezen terhelést a számítások szerint érzékelhető mértékben nem módosítja.

A várható növekmény a tervezett fejlesztés üzemelése időszakában 0,1 dB-nek adódott, mely az emberi érzékelés határa (0,5 dB) alatt marad.

A tervezési területen gépészeti berendezésekhez kapcsolódó pontszerű források, illetve felületi forrásként jelentkező mélygarázs ajtók és parkolók telepítése tervezett.

A számítási eredmények alapján **a vizsgált pontokon a létesítmény tartani tudja a zajvédelmi határértékeket.**

A számítási eredmények alapján kijelenthető, hogy a létesítmény **egyetlen vizsgált ponton sem okozza a zajvédelmi határérték túllépését.**

kivitelezés alatt meghatározott zajvédelmi szempontú hatásterület

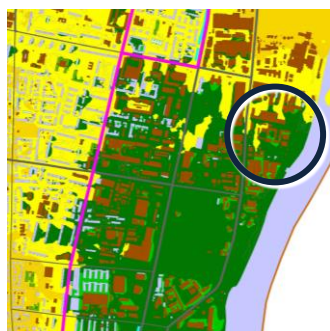
A kivitelezési tevékenység várhatóan **1 évnél hosszabb időt vesz igénybe, de az éjszakai időszakban kivitelezés nem tervezett.** Erre tekintettel a **zajvédelmi határérték a legközelebbi védendő vonatkozásában 60 dB.** A 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 6. § a) pontjának előírásai alapján a létesítmény zajvédelmi szempontú hatásterületének (a környezeti zajforrás hatásterületének) határa az a vonal, ahol a zajforrástól származó zajterhelés 10 dB-lal kisebb, mint a zajterhelési határérték, ha a háttérterhelés is legalább 10 dB-lal alacsonyabb, mint a határérték. **A háttérterhelés maximális mértéke kevesebb, mint 50 dB,** tehát, a kormányrendelet 6. § a) pontjának előírásai alapján, égtáj (jelen esetben északnyugat) szerint szükséges meghatározni a hatásterületet, amennyiben ezen területen belül védendő található.

Az így végrehajtott lehatárolás szerint a létesítmény *kivitelezés időszakában várható zajvédelmi hatásterülete a telekhatártól számítva maximálisan 255 méterben határozható meg.*

üzemeltetés alatt meghatározott zajvédelmi szempontú hatásterület

Az üzemelés időszakában a zajvédelmi hatásterület a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 6. § a) pontjának előírásai szerint, az éjszakai időszakot is érintő üzemelésre tekintettel 35 dB lenne, tekintettel azonban arra, hogy a háttérterhelés az egyes vizsgálati pontokon 40 dB, a háttérterhelés függvényében a hatásterület lehatárolás vonatkozásában figyelembeveendő vonal a 284/2007. (X. 29.) Korm. rendelet 6. § b) pontja figyelembevételével a háttérterheléssel megegyező.

Az így végrehajtott lehatárolás szerint a létesítmény *üzemelés időszakában várható zajvédelmi hatásterülete a telekhatártól számítva maximálisan 116 méterben határozható meg.*



Vasúti zajtérkép nappal



Vasúti zajtérkép éjjel



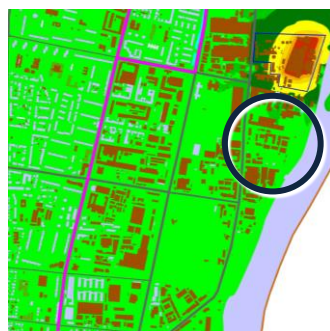
Közúti zajtérkép nappal



Közúti zajtérkép éjjel



Üzemi zajtérkép nappal



Üzemi zajtérkép éjjel



Repülési zajtérkép nappal



forrás: <http://zajterkep.hu>

**2.2. A TERÜLETET ÉRINTŐ EGYÉB KÖRNYEZETI TERHELÉS****Levegőtisztaság-védelem**

A létesítményben bejelentésre kötelezett levegőtisztaságvédelmi pontforrások telepítése nem tervezett, mivel a fűtési igények kielégítése hőszivattyúk alkalmazásával tervezett.

A közlekedő utak mentén a forgalmi eredetű légszennyezőanyag kibocsátás kismértékű változása várható, mely azonban a legközelebbi lakóterületek vonatkozásában továbbra is az egészségügyi határérték alatt marad.

Közvetlen hatásterület a kivitelezés fázisában kialakuló levegőtisztaság-védelmi hatásterület, mely munkavégzéssel érintett munkaterületek középpontjától számítva 28 méternek adódott.

Közvetett hatásterületként a létesítmény által generált közlekedés környezetre gyakorolt hatásai vizsgálhatók. A forgalom lebonyolítására használni tervezett közlekedő utak számított hatásterületében a közvetlen hatásterületen felüli növekmény mindösszesen maximálisan 2 méternek adódik.

**Felszíni és felszín alatti víz**

A felszín alatti víz és a földtani közeg szennyeződésének megelőzése érdekében szükséges a kivitelezési munkálatok során keletkező hulladékok megfelelő tárolása, gyűjtése, ártalmatlanító szervezetnek történő átadása.

Az olajjal szennyeződhetők területeken (parkoló felületek) a pontszerűen összegyűjtött csapadékvizek CE minősítésű záportúlfolyós olajleválasztón keresztül kerülnek bekötésre a csapadékvíz csatornába. A tisztaterületi csapadékvizek előtisztítás nélkül vezethetők be csapadékvíz csatornába, vagy öntözésre használható.

A területen a kivitelezés és az üzemelés időszakában egyaránt biztosított lesz a kárelhárítás általános eszközállománya a haváriás események (baleset, gépborulás, stb.) esetére.

**Természet és tájvédelem**

A tervezési terület és a hatásterület már urbanizált környezetben helyezkedik el. A teljes környezet jelenleg is erősen zavart ruderalis élőhelyekkel jellemezhető. A beépítésre szánt helyszín teljes egészében mentes mindenféle természetes vagy természetközeli élőhelytől. A létesítmény környezetében sem fordulnak elő stabilizálódott, vagy legalább értékesebb fajokat magukba foglaló ruderalis elemekkel rendelkező területek. Az élőhelyek természeti állapotának romlása, és ezzel együtt az élővilág életfeltételeinek kedvezőtlenebbé válása, elsősorban az elmúlt évek során intenzíven ható antropogén tényezőknek tudható be. A tervezési terület tágabb környezetében is hiányoznak még a jó természetességű élőhelyek.

A tervezési terület beépített és közlekedési területekkel érintkező jellegzetes ipari jellegű, urbanizált táj. A tervezett létesítés és a későbbi üzemelés élővilág-védelmi szempontból becsült hatásterülete nagyjából megegyezik. Az üzemelésnél figyelembe kell venni a valószínűsíthetően megnövekedő forgalomból és az üzemeléssel együtt járó zavarást, a rezgés, zaj- és porterhelést, valamint a fényszennyezést.

A tervezési terület és környékének, illetve az élővilág-védelmi becsült hatásterület növény- és állatvilágát leginkább az adekvát élőhelyeken a térségben általánosan elterjedt tág тұrésű, eurinök fajok képezik. A területhez szorosan kötődő, arra egyedileg jellemző, illetve különösen értékes vagy fokozottan védett növény és állatfaj tartós megtelepedése az érintett területen kizárható. Tekintettel jelenlegi állapotukra és környezetükre, a tervezési területen és annak környezetében előforduló élőhelyeknek a természetvédelmi értéke igen csekély.

A tág térségben található országos jelentőségű védett természeti területekre, helyi jelentőségű védett természeti területekre és az európai közösségi jelentőségű természetvédelmi rendeltetésű területekre (Natura 2000) a tervezett létesítés és az új beépítés későbbi működtetése értékelhető természetvédelmi hatással nem lesz. A térségben kijelölt nemzeti ökológiai hálózat elemeire várhatóan semlegesek lesznek a létesítéssel és az üzemeltetéssel együtt járó olyan hatások, mint a várhatóan jelentős



fényszennyezés.

#### Klímaadaptáció

A jelenlegi ökológiai sivatag helyén létesülő 25%-os zöldfelület, és az ott telepítendő fa- és cserjeállomány csökkenti a hősziget hatást: növeli a páratartalmat, csökkenti a nappali felmelegedést, este pedig segíti a terület lehűlését.

A létesítményt magát tekintve a tervezett beépítés eredményeként a jelenlegi, korszerűtlen és korszerűtlenül üzemeltethető épületek helyén létesített házak hőszigetelése a jelenleginél nagyságrendekkel jobb, gépészete pedig sokkal hatékonyabb lesz. Így az épületek a várhatóan szélsőségesebb időjárási körülményeket a jelenlegi állománynál sokkal alacsonyabb energetikai szükségletek és kedvezőbb üzemeltetési költségek mellett tudják a bent tartózkodók számára elviselhetővé, -kellemessé tenni.

#### Hulladékgyűjtés

A létesítményben keletkező hulladékok gyűjtése, megfelelő engedéllyel rendelkező hasznosító, vagy ártalmatlanító szervezetnek történő átadása biztosított lesz.

#### A környezeti állapotváltozások által érintett emberek egészségi állapotában, életminőségében és életmódjában várható változások

Az alacsony környezeti hatásokra tekintettel a fejlesztés által generált negatív egészségügyi hatások kialakulása kizárható.

#### A környezet és az emberi egészség védelmére foganatosítandó intézkedések

Az emberi egészség védelmére intézkedések kidolgozása és alkalmazása nem szükséges

### 2.3. A TERVEZETT TSZT / FRSZ MÓDOSÍTÁS HATÁSAI

#### Területfelhasználási egység módosítása

A tervezett módosítás a jelenlegi szabályozás szerint létesíthető általános és parkolási szintterületek növekedésével nem jár. Az „Intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület” és a „Kiemelt jelentőségű helyi központ terület” között elhelyezhető rendeltetésekben meglévő különbségek zöldfelületekre, zöldfelületi rendszerekre, vagy környezeti elemekre nem jelentenek kimutatható hatást.

#### Magasház kijelölés módosítása

A tervezet szerint mindenhol nőni fog az elérhető legmagasabb pont: ahol jelenleg 45 m a megengedett, ott 65 illetve 90 m lenne, ahol pedig nincs kijelölve a telekrész magasépítmények számára, ott 45 m lesz a maximális érték. Ez alapján a Duna felőli lépcsőzetes növekmény megmarad, de a dimenziója megnő, a tervezett Galvani híd hídfőjében megjelenik a Mol Campus – bár annál jóval alacsonyabb – pandantja. A hatás értékeléséhez fontos hangsúlyozni, hogy a Mol Campus legmagasabb pontja 143 m, azaz a tervezett 90 m-es határnál több, mint másfélszer magasabban van.

Amennyiben a beruházó él a magasház építésének lehetőségével, a városkép, a várossziluett bizonyos nézőpontokból meg fog változni. A változás mértékét és értékelését külön fejezet tartalmazza.

### 2.4. A TERVEZETT GALVANI UTCAI HÍD HATÁSAI

#### A tervezett beruházás

A tervezett beruházás releváns környezeti hatásai a Pest Megyei Kormányhivatal Környezetvédelmi, Természetvédelmi és Hulladékgyűjtés Főosztály, PE-06/KTF/05508-57/2022 ügyiratszámom kiadott környezetvédelmi engedélyében foglaltak alapján kerülnek ismertetésre.

Az ötnyílású híd két aszimmetrikus geometriájú, hátradöntött pilonból, egy 246 m támaszközű és hajút feletti medernyílásból, két 111,00 m támaszközű szélső nyílásból és két 29,25 m támaszközű parti nyílásból álló ferdekábeles híd lesz.

A Fehérvári úttól a Budafoki útig jelenleg 2x2 sávossal kiépítéssel üzemel az út. A Budafoki út északi és déli irányából 2-2 sáv vezet fel az Új Duna-hídra. Ugyanakkor a Galvani útról a Budafoki útra egyik irányból sem lehet nagyívben kanyarodni.

#### Zaj- és rezgésvédelem

A közvetlen zajvédelmi hatásterület kiterjedése a nyomvonal mellett kb. 0 és 300 méter közötti területet érinti. Ez a tervezési terület jelentős részét lefedi.

A határozat alapján a híd megépítése elsősorban a déli megközelítési irányban növeli a ráhordó útvonalak forgalmát, így a rezgésterhelés a Budafoki út érintett



jelenlegi és 2035-re prognosztizálható zajterhelési állapot (éjjel) (Forrás: BFVT, KHT)

szakaszán várhatóan nem fog érdemben nőni.

A telepítés során a szállítási forgalom és az alkalmazott vibrohenger az út 25 m-es környezetében okoz érzékelhető rezgést, ennek mértéke várhatóan határérték alatti lesz, megfelelő statikai állapotú épületekben károsodást nem okoz.

### Levegőminőség védelme

Az Új Duna-híd építéséből (az alapozás felmenő szerkezetek során alkalmazott cölöpöző gép, beton mixer, betonpumpa, autódaru, tehergépjármű, kotró munkagépek) származó NO<sub>2</sub> és PM<sub>10</sub> terhelés az alapállapot figyelembevételével mellett a munkavégzés helyétől kb. 100 m-re koncentrálódik, azaz potenciálisan érinti a fejlesztési területet.

## 2.5. HATÁSCSÖKKENTŐ JAVASLATOK

### Általános javaslatok

Az építés és bontás fázisában az építőiparban megszokott hatáscsökkentő intézkedések alkalmazandók. Zaj- és rezgésterhelés hatásának csökkentésére az építési tevékenységek idejének korlátozása, vagy a lakóházak felőli oldalon a hangos tevékenységek időbeli korlátozása lehetséges.

A porszennyezés csökkentése szintén az építőiparban megszokott módon lehetséges: anyagszállító tehergépjárművek platójának takarása, törmelékcsúszdák alkalmazása, száraz időben/poros folyamatok esetén a por megkötése vízsugárral, belső szállítási útvonalak kőszórása.

A talajvíz és a csapadékvíz háztartás javítása érdekében a vízvisszatartás és csapadékvíz-gazdálkodás rendszerének kialakítása javasolt, melyben a tározás, az öntözési célú felhasználás és a szikkasztás arányának optimalizálása lehetséges. A fejlesztő „csapadékvíz tározó vízarchitektúra” telepítését tervezi, ami a csapadékvíz-gazdálkodás mellett díszítő funkciót is ellát.

A tervezés és kivitelezés során a meglévő (nem adventív fafajba tartozó) faállomány lehetőleg minél nagyobb arányú megőrzése kiemelt szempont. A beépítéshez kapcsolódó parkosítás során nagy lombtömөгű, többszintes növényállomány telepítése a városképi, klimatikus és egyéb szempontból is jó hatáscsökkentő intézkedés.

### Specifikus javaslatok

A korábbi környékbeli beruházások nem javították a Duna-part megközelíthetőségét. Tekintettel a koncepcióban szereplő tömb átjárhatóság és közösségi funkciók jelentőségére, javasolt ezeket szabályozásban, vagy településrendezési szerződésben is megerősíteni, hosszabb távon is megőrizve ezzel a beruházás előnyös hatásait.

A Duna-part élőhely természetessége alacsony, de a természetes szukszesszió évről-évre erősíti meg a galériaerdő és kísérő növények lombtömөгét. A jelenlegi faállomány részletes vizsgálata és lehetőleg minél nagyobb arányú megőrzése – kiegészítő telepítése kiemelten fontos, elsősorban a tervezett magasházak beépítés hatásainak enyhítése érdekében. A Duna felőli faállomány megőrzésének feladata nem is elsősorban a telken belüli fejlesztéssel kapcsolatban, hanem a közterületi sétány kialakításakor jelentkezik.

## VI. TERMÉSZET- ÉS TÁJVÉDELEM

### 1. A PROJEKTERÜLET KÖRNYEZETÉBEN LÉVŐ, VÁROSSZERKEZETI JELENTŐSÉGŰ ZÖLDFELÜLETEK

#### 1.1. TÁJI-, TERMÉSZETI ADOTTSÁGOK

A tervezési terület a Vác – Budai Duna-völgy kistáj déli részén található. A kistáj a Visegrádi-szorosból kilépő Duna hordalékkúpjának szigetekkel tagolt szakasza, amelyet ártéri és alacsony ármentes folyóhátak, ill. teraszfelszínek alkotnak. A triász kori karbonátos alapkőzetet dunai hordalékkúp (folyami kavics) borítja, melyet néhány méter magas öntésiszap, beépített területen ezen felül mesterséges feltöltés fed.

A terület éghajlata meleg száraz, napsütés évi összege 1900-1930 óra körüli. Ebből a nyári évnegyedben 770-780, a téli évnegyedben mintegy 180 órán át süt a Nap. Az évi középhőmérséklet a városi hatás következtében 10,6-11,2 °C. A csapadék évi összege 550-600 mm, a tenyészidőszakié 300-350 mm. Az uralkodó szélirány általában az É-i, ÉNy-i, de a változatos domborzati viszonyok miatt helyenként a Ny-i. Az átlagos szélesebesség 2-2,5 m/s.

A tájban előforduló hét talajtípus közül öt a Duna üledékanyagain alakult ki. A futó- (9%) és a humuszos homoktalajok (10%) talajvízhatás mentesek, és igen gyenge természetes termékenységűek.

A vízhatás alatt álló talajképződmények közül a vályog mechanikai összetételű réti és réti öntéstalajok kiterjedése 3% és 14%. A nyers öntéstalajok (7%) homokos-vályog mechanikai összetételű változatainak termékenységi besorolása 50-65 (int.), a homokoké pedig a 25-40 (int.).

(Dövényi et al. (2010). Magyarország kistájainak katasztere, Csorba Péter. (2021). Magyarország kistájai.)

#### 1.2. TERMÉSZETI ÉRTÉKEK

A tervezési terület nem érintett védett természeti területtel, vagy védett terület védőövezetével.

A területen nem található ex lege (a természet védelméről szóló törvény erejénél fogva védelem alatt álló) védett természeti érték. A Duna és az egykori iparvágányokig tartó rézsú a „Duna és ártere” nevű, HUDI20034 kódú Natura 2000 terület része. Az országos ökológiai hálózat a tervezési terület vonalában a Natura 2000-nél szűkebb, északabbra bővebb, a Lágymányosi-öblöt is magába foglaló kijelöléssel jelenik meg.



Ökológiai hálózat és Natura 2000 elemei a tervezési terület környezetében. forrás: OKIR

forrás: TIR – Természetvédelmi Információs Rendszer

## VII. A ZÖLDFELÜLETEK KIALAKÍTÁSÁNAK MÓDJA

### 1. JELENLEGI ÁLLAPOT

**tömbbelső** A tervezési területen a zöldfelület aránya kb. 5 %, amit egy felszín alatti tűzivíz-tározó és egy roncsautó tároló/ideiglenes parkoló alkot. A tömb belső részén kb. 10 fa található, elsősorban jegenyenyárok (*Populus nigra* 'Italica'), de találhatók bálványfák (*Ailanthus altissima*), egy platán (*Platanus X hybrida*) is.

**határoló területek** A telek mellett a déli és a keleti oldalon a vágányok helyén intenzív beerdősülés indult meg, az állomány uralkodó fái a nyárfák (*Populus sp.*), de előfordul adventív bálványfa és zöld juhar (*Acer negundo*) is.

Telken belül a legjelentősebb zöldfelületi érték a Budafoki útra néző előkertbe (illetve a Kajatanya Kifőzde vonalában az épület mögé) ültetett koros jegenyenyár fasor, melyet 21 egyed alkot. A fasor forgalmas út mellett helyezkedik el, városképi jelentősége kiemelendő. A fasor foghijait az elmúlt évtizedekben Kőris fajokkal (*Fraxinus sp.*) pótolták, melyek már szintén megnőttek, és jól kiegészítik az előkert növényállományát.

### 2. A BEÉPÍTÉSI KONCEPCIÓ SZERINTI ZÖLDFELÜLETI KIALAKÍTÁS

#### Előzetes beépítési koncepció



Beépítési terv – előzetes beépítési koncepció

A beépítési koncepció – műfajából fakadóan – nem alkalmas arra, hogy a később kialakítandó zöldfelületet nagy részletességgel értékelni lehessen. Az előzetes tervek alapján a Fejlesztő – ahogy egy ilyen kvalitású beruházáshoz illik – autómentes belső területben gondolkodik, és felszín feletti 30 %-os beépítettséggel számol. Ehhez még hozzá kell számolni a sétányokat, felszín alatti parkolás, csapadékvíz-tározás létesítményeit és egyéb burkolt felületeket. Ezeket összesítve is ötszörösére növekszik a zöldfelület nagysága, minősége pedig minden bizonnyal emelni fogja a terület használati és környezeti szintjét, tehát a jelenlegihez képest alapvető minőségi ugrást tud képviselni.

Tekintettel arra, hogy a jelen Telepítési tanulmányterv alapvetően még nem a részletes szabályozás kidolgozásának teremti meg az alapját, hanem a területfelhasználás módosítására koncentrálna, így ebben a tervezési fázisban ennyire koncepcionális szinten a fákat (illetve a fásítás jellegét) jelölő rajzi elemek sem a végleges kertépítészeti tervet mutatják, azonban felfedezhetőek a Budafoki út melletti jegenyék és kőrisek, melyek megőrzése a koncepció kiemelhető erénye.

„A Fejlesztői szándék és program szerint a Duna-parti sávban az egykori iparvágányok helyén új közpark kerül kialakításra a beruházás keretén belül. Az új park nem csak az itt lakókat, hanem a távolabbi környéken élőket is szolgálni fogja. Az új parkrész észak-dél irányba kapcsolódik majd a Duna-parti lineáris rekreációs sávhoz, nyugatra pedig a fejlesztési terület átjárható zöld- és szabadtereihez.

A Dunaparti sávban létesülő közpark zöldfelületei szervesen folynak be a fejlesztési területre a magasházak között a védett zöld tömbbelső irányba.”

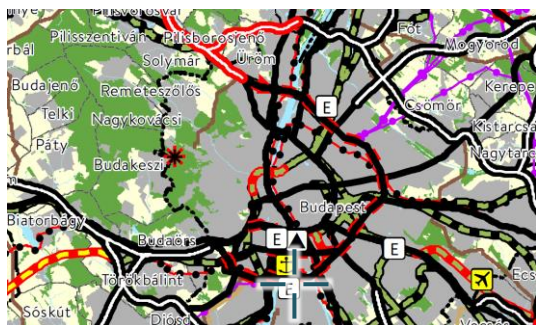
(forrás: kezdeményezés az építési szabályzat módosítására – BIGGEORGE PROPERTY)

# HATÁLYOS TERÜLET-, TELEPÜLÉSRENDEZÉSI- ÉS FEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOK

## I. ORSZÁGOS SZINTŰ TERVEK

### OTRT

Az országos településrendezést érintő Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény rendelkező része a szerkezeti struktúra alapját határozza meg országos szinten.



Az Országos Területrendezési Terv (OTRT) esetében a projektterület kis léptéke miatt nem került kiemelésre meghatározó, országos jelentőségű szerkezeti elemként.

A környezetben nagy területarányú a *települési térségek* területe, a területtől távol esik a budai oldalon jelentős mennyiségben jelölt *erdőgazdálkodási térség*.

◀ Szerkezeti elemek

forrás: 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet

a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról

### BATR

A Budapesti Agglomeráció Szerkezeti Tervét, egyúttal az országos és a térségi műszaki infrastruktúra-hálózatok térbeli rendjét és a műszaki infrastruktúra egyedi építményeinek elhelyezkedését a 2018. évi CXXXIX. törvény 7. melléklete tartalmazza.



A Budapesti Agglomeráció Területrendezési Terve (BATRT) az OTRT-nél nagyobb részletettségű, a projektterület esetében települési térséget jelöl. Környező *nagy kiterjedésű zöldfelületi települési térségnek a Rupp-hegy*, valamint *erdőgazdálkodási térségnek a Tétényi-fennsík* erdőterületei kerültek kijelölésre.

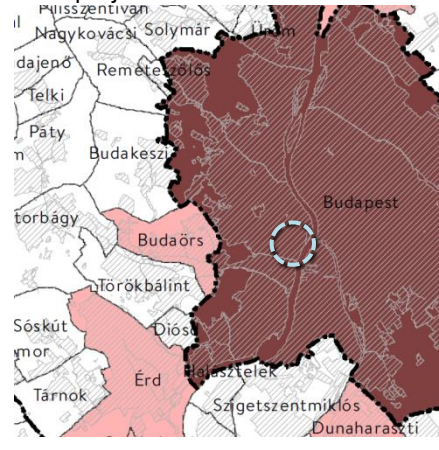
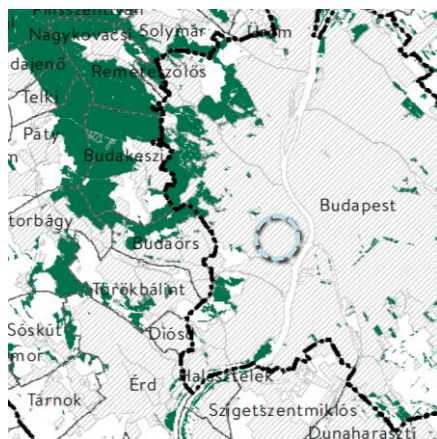
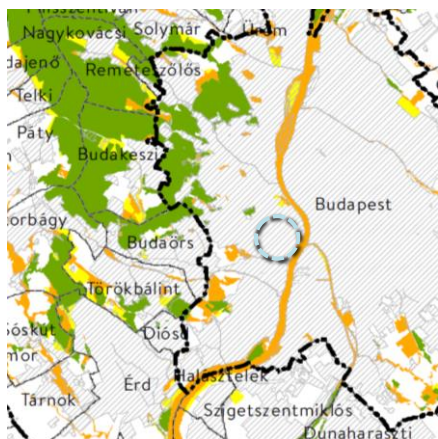
Az észak-déli irányú Budafoki út meglévő főútként jelölt, fontos összekötő útvonal a térség számára az agglomerációk felé, melyet a BATRT tervlapja is jelöl. A környezetben jelölt Kelenföldi *egyéb országos törzshálózati vasúti pálya jelölés* közösségi közlekedés szempontjából fontos térségi szinten. A terület szomszédságában *erőmű és térségi ellátást biztosító 132 kV-os elosztóhálózat* jelölt.

▲ Szerkezeti elemek

forrás: 9/2019. (VI. 14.) MvM rendelet a területrendezési tervek készítésének és alkalmazásának kiegészítő szabályozásáról

A 3/1. és 3/3. mellékletek tervlapjain látható, hogy a projektterület környezete – a Duna folyam kivételével – országos ökológia hálózat részét nem képezi, erdők övezetébe nem tartozik.

A világörökségi és világörökségi várományos területek által érintett települések fővárosi lehatárolása érinti a projektterület.



3/... sz. mellékletek

OÖH magterület és ökológiai folyosó övezete / Erdők övezete / Világörökségi és világörökségi várományos területek övezet  
forrás: Magyarország és egyes kiemelt térségeinek területrendezési tervéről szóló 2018. évi CXXXIX. törvény 3/1, 3/3, 3/4. melléklete

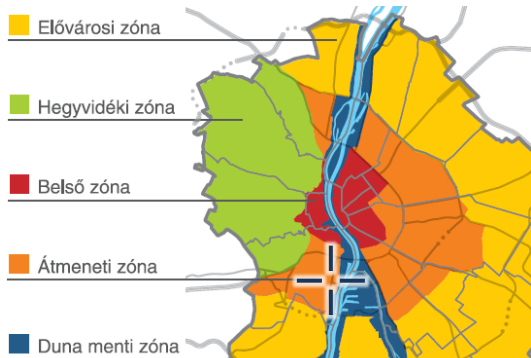
## II. FŐVÁROSI FEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOK

A területen többszintű önkormányzati rendszer érvényesül, ennek megfelelően a fejlesztési tervek egymásra épülése (tervhierarchia és az időtávok különbözősége) miatt több fővárosi és kerületi településfejlesztési dokumentum is érvényben van, melyek bemutatása külön történik.

### 1. BUDAPEST HOSSZÚ TÁVÚ VÁROSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓJA – BUDAPEST 2030

#### BUDAPEST 2030

#### Hosszú távú Városfejlesztési Koncepció



A főváros szerkezetét meghatározó zónarendszer

forrás: Budapest 2030



Elsődleges, jellemzően barnamezős fejlesztési céltérség:

- Meglévő/tervezett gyorsvasúti kiszolgálással
- Meglévő/tervezett vasúti és/vagy nagykapacitású villamos kiszolgálással

Másodlagos, jelentős barnamezős területtel rendelkező fejlesztési céltérség:

- Átmeneti zóna területe
- Duna menti zóna területe

- Belső területek rehabilitációja a használaton kívüli és alulhasznosított területek hasznosításával

#### Barnamezős területek hasznosítása

forrás: Budapest 2030

A főváros jövőképét, átfogó és hosszú távú fejlesztési céljait rögzítő *Budapest 2030 – Hosszú távú Városfejlesztési Koncepciót* a Fővárosi Közgyűlés a 767/2013. (IV.24.) határozatával fogadta el. A koncepció négy átfogó célban rögzíti Budapest várhatóan (gazdasági, klímaváltozási és társadalmi) kihívásokban gazdag jövőjének fejlesztési pilléreit, az élıhetőség, a fenntarthatóság és az esélyegyenlıség elveit – mint horizontális célokat – szem elıtt tartva:

- Budapest az európai városhálózat erıs tagja,
- érték és tudásalapú, fenntartható gazdaság,
- harmonikus, sokszínő városi környezet,
- javuló életminőség, harmonikus együttélés.

A dokumentumban definiált öt, eltérő adottságokkal rendelkező zóna közül a projekthelyszín területe az átmeneti zónában, az új lakások építési térségében helyezkedik el, a Dunához, mint fejlesztési tengelyhez közel, az ún. **elsődleges, jellemzően barnamezős fejlesztési céltérség** belül, mely meglévő vasúti és nagykapacitású villamos kiszolgálással egyaránt rendelkezik.

A területet a **munkahelyek fejlesztési térsége** és a **lakóterületek fejlesztési térsége** lehatárolás vegyesen érinti. A terület Duna-parthoz közeli fekvése, valamint több fővárosi, potenciális városi park közötti elhelyezkedése (pl. Észak-Csepel, Dobogó-domb) jelentős **ökológiai, természeti**, továbbá sport és rekreációs kapcsolatok és lehetőségek meglétét és kialakítási szükségletét irányozza elő a projekthelyszín térségében.

A projektterület Kelenföld mellékközponti és intermodális csomóponti területétől nem messze, bő 2 km-re található, az Albertfalvai térségi/kerületi jelentőségű mellékközponttól északra. Közlekedési infrastrukturális szempontból megfelelően ellátott, meglévő szerkezeti jelentőségű gyorsvasúti (M4 metró) és vasúti kapcsolatok rendelkezésre állnak a projekthelyszín legfeljebb 1,5 km-es környezetében, a lokális felszíni kötőtpályás közlekedési ellátottság optimális.



#### Kiemelt célok térbelisége

forrás: Budapest 2030



**2. EGYÉB FŐVÁROSI FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓK ÉS DOKUMENTUMOK**

**Otthon Budapesten – BP ITS 2027**  
Integrált Településfejlesztési Stratégia

ATFOGÓ CEL	ÉLHETŐ BUDAPESTET MINDENKINEK!		
STRATÉGIAI TEMATIKUS CÉLOK	<b>ESÉLYTEREMTŐ BUDAPEST</b>	<b>ZÖLD BUDAPEST</b>	<b>NYITOTT BUDAPEST</b>
	E elérhető lakhatás, a budapestiek egészségének és életkörülményeinek javítása.	E elérhető és egészséges, értékőrző és értékteremtő, klímataudatos város	E kezdeményező városkormányzás, ahol kulcsszerepet kap az együttműködés és az innováció.
OPERATÍV CÉLOK	II.A Megfizethető és jó minőségű lakhatás feltételeinek bővítése	II.A Kis távolságok városa	III.A Együttműködésen alapuló városfejlesztés
	II.B Az egészségmegőrzés feltételeinek javítása	II.B Fenntartható közlekedés fejlesztése	III.B Kommunikáció és városmarketing megújítása
	II.C Minőségi szociális szolgáltatások biztosítása	II.C Egészséges utcák és városi terek	III.C Ügyfélközpontú városi szolgáltatásfejlesztés
	II.D A szegénység és a társadalmi egyenlőtlenség csökkentése	II.D Természeti értékek megőrzése, zöldfelületek fejlesztése	III.D Korszerű adatgazdálkodás és digitális átállás gyorsítása
	II.E A közterek és szolgáltatások akadálymentes és biztonságos használata	II.E Energiahatékonyság növelése, klímavédelem	III.E Innováció és szervezettefejlesztés a fővárosi szolgáltatásokban
	II.F Befogadó és együttműködő budapesti közösség építése	II.F Fenntartható városüzemeltetés	III.F Fenntartható turizmus, megújuló kulturális és rekreációs szolgáltatások
ALAPÉLVEK	SZOLGÁLTATÁS-FÓKUSZÚ ÉS EMBERLÉPTÉKŰ FEJLESZTÉSEKI		
	EGYMÁST ERŐSÍTŐ, AZ ITT ÉLŐK SZÁMÁRA HASZNOS FEJLESZTÉSEKI		
	RUGALMAS, A TANULSÁGOK KIÉRTÉKELÉSÉRE ALAPOZÓ FEJLESZTÉSEKI		

A korábbi Integrált Településfejlesztési Stratégia, a Budapest 2020 felülvizsgálata az elmúlt években megtörtént. A főváros új, az európai uniós költségvetési ciklushoz igazított – 2027-ig szóló, ún. *Otthon Budapesten – Integrált Településfejlesztési Stratégia* c. dokumentumát Budapest Főváros Önkormányzatának Közgyűlése a 884/2021.(04.28.) számú határozatával fogadta el.

Az Önkormányzat három stratégiai fő célon át kívánja érvényesíteni átfogó célját („Élhető Budapesten mindenkinél!”), melyek az esélyteremtés, az egészséges, élhető (zöld) környezet biztosítása és a nyitott, kezdeményező, együttműködő kormányzás. A terület az *Otthon Budapesten – ITS 2027* városfejlesztés a barnamezős területeken akcióterületi lehatárolásával érintett, továbbá részben a Duna, részben a Kopaszi-gát közelsége okán közvetett kapcsolatba hozható az ún. kék-zöld hálózat akcióterülettel is.

A városfejlesztés a barnamezős területeken akcióterület beavatkozásának céljai között szerepel:

- az értékes épületek védelme, a helyi identitás megőrzése,
- a kapcsolódó területek funkcióváltásának elősegítése, vegyes használat kialakítása,
- az új funkciók távhőre való csatlakoztatásának elősegítése,
- a zöldfelület-hiányos területek ellátottságának javítása.

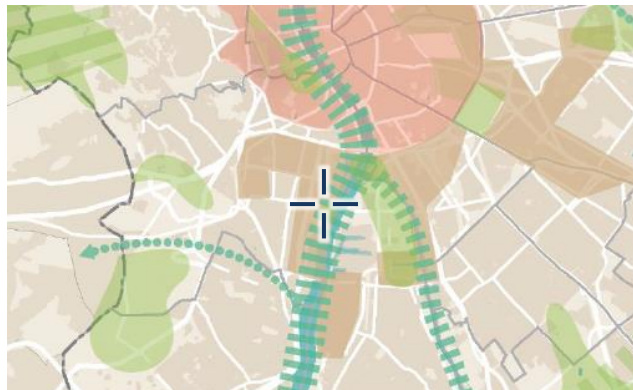
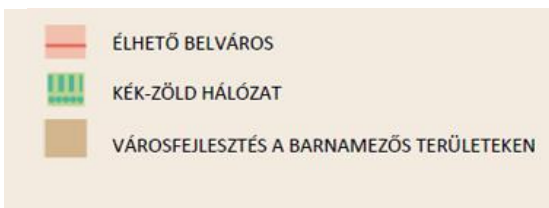
A fentiek mellett a fővárosi önkormányzat elkötelezett a magánfejlesztőkkel, továbbá a projekthelyszínnel közelsége okán is összefüggésbe hozható Kelenföldi pályaudvar környezetének fejlesztésére irányuló állami fejlesztésekben való együttműködésben.

A **kék-zöld hálózat akcióterület** közvetlen, illetve közvetve kapcsolódó alprogramjai közé sorolható a gyalogos és kerékpáros kapcsoltok kialakítása a Duna szigeteivel, valamint az Észak-Csepeli városi park kialakítása.

A tervezett állapot **megvalósítását szolgáló, kapcsolódó beavatkozások** az egyes akcióterületeken az alábbiak:

- a megfizethető és jó minőségű lakhatás feltételeinek bővítése,
- befogadó és együttműködő budapesti közösség építése,
- kis távolságok városa,
- energiahatékonyság növelése, klímavédelem,
- együttműködésen alapuló városfejlesztés.

Ezek megvalósítása három felvázolt scenárió és az azokhoz tartozó finanszírozási és ütemezési módszer szerint lehetséges, melyek a kialakult vírushelyzetre és a nemzeti, illetve nemzetközi gazdasági körülményekre egyaránt tekintettel vannak.



A megvalósítást szolgáló beavatkozások  
forrás: Budapest Főváros ITS 2027

**barnamezős fejlesztési dokumentumok**



Étv. szerinti "klasszikus" barnamezős területek  
Egyéb "klasszikus" barnamezős területek  
Belvárosi használaton kívüli foghíjak  
Belvárosi használaton kívüli üres épületek

▲ **Barnamezős és belvárosi használaton kívüli területek**  
forrás: Barnamezős kataszter



Meglévő/tervezett gyorsvasúti, vasúti és/vagy nagykapacitású villamos kiszolgálással

▲ **Barnamezős területek hasznosítása**  
forrás: Barnamezős TFP



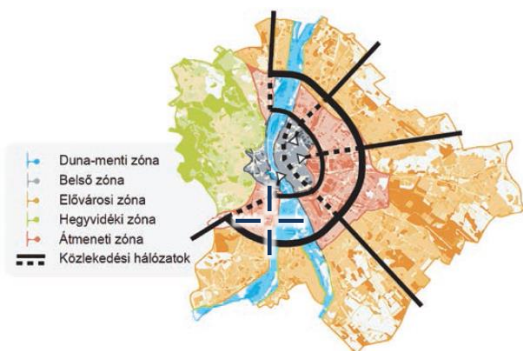
Vegyes területhasználatba illeszthető munkahelyek fejlesztési térsége

▲ **Munkahelyek fejlesztési térségei**  
forrás: Barnamezős TFP



◀ **A XI\_09 – Keserű-ér torkolat – Hengermalom közötti Duna part barnamezős terület**  
forrás: Barnamezős kataszter, 2022.

**közlekedési infrastruktúra**



Differenciált közlekedési beavatkozások a Budapest 2030 által definiált zónákban  
forrás: Budapesti Mobilitási Terv (BMT-2030)

A Fővárosi Önkormányzat 2014-2015 folyamán közös tervezési folyamatot koordinált a kerületi önkormányzatok, a kormányzati, illetve gazdasági és civil szereplők részvételével, annak érdekében, hogy az Európai Unió 2014-2020 közötti fejlesztési időszakának budapesti fejlesztései összehangolt módon valósuljanak meg. A munka 4 témakört ölelt fel, melyből a **Barnamezős Területek Fejlesztése TFP** releváns jelen terület vonatkozásában.

A dokumentum – a Budapest 2030 Hosszú távú Városfejlesztési Koncepcióval összhangban –, mint vegyes területhasználatba illeszthető munkahelyek fejlesztési térsége rögzíti a Duna jobb partjának projekthelyszínnel is érintett területsávját, ahol meglévő gyorsvasúti, vasúti és nagykapacitású villamoskiszolgálás is biztosított. A dokumentum alapján a projekthelyszín **klasszikus barnamezős terület**, mely zöldfelületi kapcsolatai fejlesztendőek. A TFP konkrét projektírást e területre – illetve a XI. kerület barnamezős területeire általában – nem tartalmaz.

A **Barnamezős és belvárosi használaton kívüli területek Budapesten c.** dokumentumban – közismert nevén a főváros barnamezős kataszterében – a projekthelyszínt a kezdetektől (2015.) az **Étv. szerinti klasszikus barnamezős terület**ként szerepel, **XI\_09 – Keserű-ér torkolat – Hengermalom közötti Duna part barnamezős terület** megnevezéssel, ezen belül: a Budafoki út - Hengermalom út - Duna part által határolt klasszikus barnamezős terület.

„dél-budai part menti területek a Keserű-ér torkolatától a Lágymányosi-öbölíig a város történeti iparterületeihez tartoznak. Itt nyitotta meg kapuit egykor Röck István Gépgyára, a Lágymányosi Kábelgyár és a máig működő Budai Hengermalom is. Az ipari emlékeken túl a terület városképi jelentősége okán is igen értékes. A területet érinti egy jövőbeli jelentős városszerkezeti pest-budai kapcsolat, a tervezett Galvani úti Duna-híd”

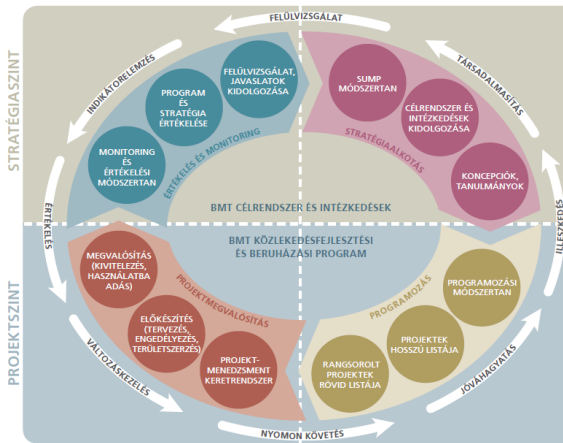
A barnamezős kataszterben – összhangban a tervezett elképzelésekkel a kialakítható funkciók körébe tartozó, előírányzott/javasolt elemek a(z):

- intézmény,
- munkahely, iroda,
- kereskedelem,
- lakó
- sport
- szállás
- szolgáltatás
- vendéglátás

A **Budapesti Mobilitási Terv (BMT-2030)** célrendszerét és intézkedéseit tartalmazó dokumentum alapján:

- az **átmeneti zónába tartozó** fővárosi területeken – így a projekthelyszín környezetében is – a gyalogos-kerékpáros, közösségi- és személyi (közúti) közlekedés szimbiózisban való fejlesztése a cél, lehetőleg minél nagyobb arányban fordulva a fenntartható közlekedési módok felé (pl. intermodális csomópontok fejlesztése, stb.),
- a **Duna-menti zónában** előnyt kell, hogy élvezzenek a gyalogos, kerékpáros és közösségi közlekedési módok, cél a személygépjármű közlekedés, valamint a máshol is lebonyolítható átmenő forgalom visszaszorítása,
- az országos turisztikai kerékpár törzsúthálózat budapesti szakaszai (a „Folyók útja”) Duna menti kerékpárút teljeskörű kiépítése, a meglévő szakaszok szükségszerű megújítása, racionalizálása és/vagy kiegészítése,



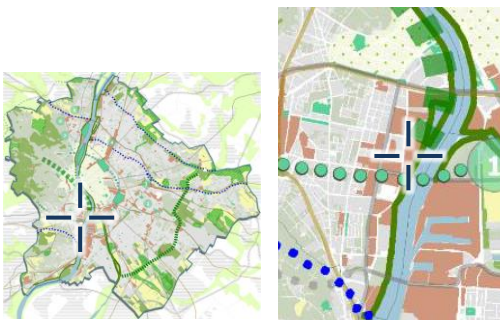


A stratégiai tervezés és végrehajtás folyamata  
forrás: Budapesti Mobilitási Terv (BMT-2030)



A jövőkép és a legfontosabb célok egymásra épülése  
forrás: Budapesti Mobilitási Terv (BMT-2030)

**zöldinfrastruktúra**



- Duna menti zöldstátány/korzó kialakítása
- Barnamező területek zöldfelületi fejlesztése
- Városi parkengely
- Városi parkgyűrű

A koncepció célrendszere

forrás: Budapest Zöldinfrastruktúra Koncepciója

a dunai mellékágakat átszelő kisebb gyalog- és kerékpárhidak építésével a Duna-menti zóna rekreációs hálózati kiterjesztésének (pl. Kopaszi-gát) közlekedési szempontú elősegítése

a fővárosi közlekedési infrastruktúra fejlesztési szempontjainak hangsúlyos elemei.

A megvalósítást célzó projektek közül a területet közvetlen vagy legalább közvetve érintő projektek többek között az alábbiak:

- P012 egybefüggő városrészek kerékpározás barát fejlesztése
- P036 Déli összekötő vasúti Duna-híd átépítése
- P043 Háromvágányú kapcsolat létesítése Kelenföld és Ferencváros között, elővárosi megálló fejlesztése és új megállóhelyek kialakítása
- P047 Galvani utca–Illatos út vonalában megépítendő Új Duna-híd, valamint a Fehérvári út és az Üllői út–Határ úti csomópont közötti kapcsolódó közlekedési hálózat kialakítása (Csepel északi részénél)
- P071 Körvasút menti körút kiépítése IV. szakasz (Soroksári út – M6 bevezető út között, Albertfalva Duna-híd építésével)
- P120 VEKOP kerékpáros fejlesztések
- P129 Műegyetemi villamosvonal kialakítása a Kopaszi-gát területének közlekedési fejlesztésére- Budai Fonódó villamoshálózat meghosszabbítása (II. ütem)
- P152 gyalogos Eligazító Rendszer (GYERE) bevezetése
- P156 EuroVelo6 és EuroVelo14 nemzetközi kerékpár-útvonalak fejlesztése Budapesten
- P192 alacsony károsanyag kibocsátású övezetek (LEZ) bevezetése
- P204 Hamzsabégi út fejlesztése

Budapest Zöldinfrastruktúra Koncepciójáról 2017-ben döntött a Fővárosi Közgyűlés. A koncepció átfogó vizsgálatokon alapul, céljaiban szervesen kapcsolódik a Budapest 2030-ban megfogalmazottakhoz, kiemeli a „barnamezős területek zöldfelületi fejlesztését”.

A fenti koncepción alapul a Budapest Főváros Önkormányzat Közgyűlésének 664/2021. (III.31.) Főv. Kgy. határozatával elfogadott Radó Dezső Terv – **Budapest Zöldinfrastruktúra Fejlesztési és Fenntartási Akcióterve**, mely konkrét akcióterületet és hozzá kapcsolódó projektet nem rögzít a területen.

A projekthelyszínnel közvetve összefüggésbe hozható beavatkozások közül a Duna menti területek, továbbá a területet határoló főúthálózat településszerkezeti jelentőségű fasorainak és zöldsávjainak fejlesztése rögzített.

**Á T F O G Ó C É L O K**

- Egészséges várost segítő zöldinfrastruktúra
- Klimatudatos városi zöldinfrastruktúra fenntartása
- Biodiverzitást segítő városi zöldinfrastruktúra fenntartás és fejlesztés
- Együttműködésen alapuló zöldinfrastruktúra fejlesztés
- Okos zöldinfrastruktúrájú város

**AKCIÓTERÜLETEK**

- Pesti városi parkok láncolata
- Budai parktengely
- Duna menti területek
- Városi kiszivfolyás-völgyek
- Belváros
- Erdők
- Természetközeli területek
- Fasorok, zöldsávok és zöldsétányok
- Lakótelepek
- Temetőterületek

**MEGVALÓSÍTÁS ESZKÖZEI**

- Fenntartási programok
- Partnerségi programok
- Jogszabályi eszközök
- Finanszírozási eszközök
- Szervezetfejlesztési javaslatok
- Szemléletformálási feladatok
- Nyilvántartási és monitoring javaslatok

*A Radó Dezső Terv célrendszere  
forrás: Radó Dezső Terv*



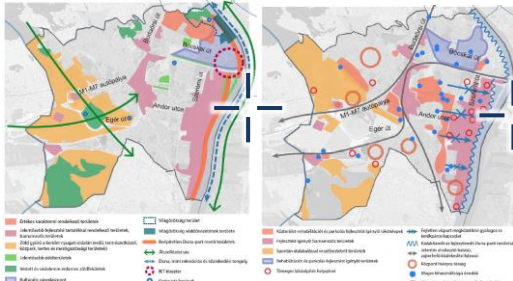
1 Duna menti területek  
1 Fasorok, zöldsávok és zöldsétányok (településszerkezeti jelentőségű fasorok, zöldfelületi kapcsolatok)

*Megvalósítást szolgáló beavatkozások (akcióterületek)  
forrás: Radó Dezső Terv*

### III. KERÜLETI FEJLESZTÉSI DOKUMENTUMOK

#### 1. TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ (TFK)

##### Településfejlesztési koncepció (TFK) Budapest Főváros XI. kerület Újbuda Településfejlesztési Koncepciója 2022



Értéktérkép és Problématérkép – forrás-TFK

A kerület új településfejlesztési koncepcióját 2022-ben a 229/2022. (X. 20.) határozattal fogadta el Újbuda Önkormányzata.

A projekthelyszínen a 4.c Kelenföld – Duna part városrészhez tartozik. Kelenföld-Központ – Kelenföld-Dunapart – Nádorkert - Órmező. Ezek a területek a „kerület talán legheterogénebb városrészei, ahol jelentős az átalakuló vagy átalakulás előtt álló területek aránya. ... A kelenföldi Dunaparton egykori ipari, gazdasági területek jelentős része mára alulhasznosított, barnamezős területté vált.”

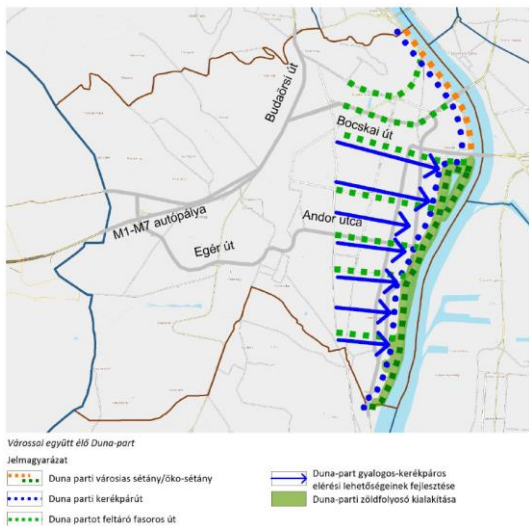
Az TFK helyzetértékelésében szereplő Értéktérkép és Problématérkép jól mutatja, hogy a kerület stratégiai jelentőségű területe a Duna mentén végighúzódó volt iparterület zóna, a barnamezős fejlesztési területek sávja, ahol a Dunával való kapcsolat hiánya problémaként jelentkezik, miközben az Értéktérkép értékes karakterű terület melletti sávként definiálja.

A hálózatos elemek közül kiemelendő szintén a Duna-parthoz kapcsolódó elemek köre, mely szintén erős hangsúlyt fektet a dunai kapcsolatok fejlesztésére. A volt ipari területek intézményi és lakóterületekké való fokozatos átalakulása hangsúlyosan érvényesül.

A projekthelyszínnel kapcsolatos célok közül – melyhez a fejlesztés is jól kapcsolódhat – kiemelendők a következők:

„A barnamezős területek átalakítása a területi potenciál kihasználása mellett a környezeti problémák megoldását is elő kell, hogy segítsék.”

A **várossal együtt élő Duna-part**, mint cél teljesülését segítheti Duna-part gyalogos, kerékpáros elérési lehetőségeinek, illetve a Duna-parti gyalogos, kerékpáros és zöldfelületi infrastruktúra fejlesztése melyek – kiegészülve a Duna-part irányába fejlesztendő zöldfelületi kapcsolatokkal – együttesen segítik bekapcsolni a Dunát és partját Újbuda vérkeringésébe.



A Duna-parthoz kapcsolódó hálózati elemek  
forrás: TFK

##### Élhető Újbuda:

- Az átalakuló területek karakteres, minőségi új beépítésével funkciógazdag kerületrészek megteremtése olyan fejlesztések révén, amelyek fenntarthatóak és a környező lakóterületek működésével összhangban van.
- Könnyen megközelíthető, hozzáférhető Duna-part érdekében a közösségi célok érvényesítése a part használat terén.

##### A kerület átfogó fejlesztését szolgáló célok

###### Cél 2. Otthonos városrészek kialakítása

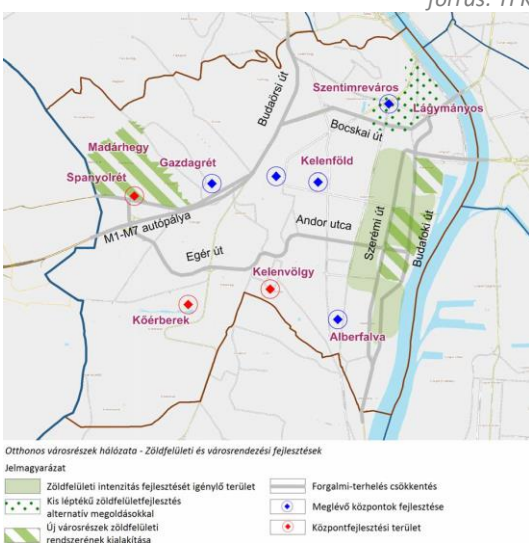
###### 2.1 rész-cél:

- Lakóterületi, illetve lakónépességet kiszolgáló (közhasználatú) zöldfelületek mennyiségi, valamint minőségi fejlesztésével a városrészek otthonossá tétele.
- Gyaloglási távolságon belül lévő közcélú zöldfelületek rendszerének kialakítása.

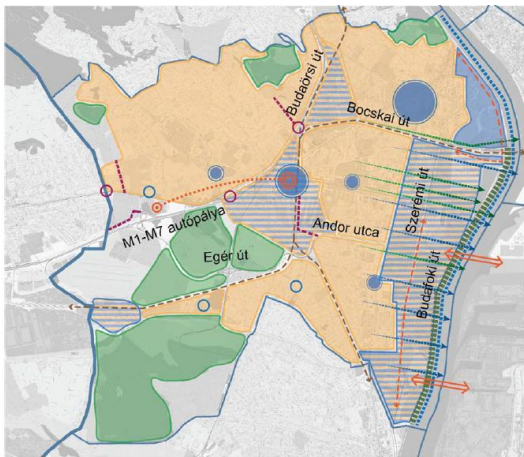
###### CÉL 3: Megfizethető lakhatás

###### 3.1 rész-cél

- Barnamezős és alulhasznosított területek előnyben részesítésével új, élhető, városias lakóterületek építése



Otthonos városrészek hálózata - Zöldfelületi és városrendezési fejlesztések  
forrás: TFK



- Célok térbelisége**  
 kémszámjelölés
- Ikeremelési lakóterületi sávok
  - Ikeremelési lakóterületi munkahelyi térség
  - Vegyes, soká domináns fejlesztési célterület
  - Vegyes, intenzív, munkahelyi domináns fejlesztési célterület
  - Egyszerűsített zöldterület domináns térség megteremtése
  - Meglévő központ erősítése, továbbfejlesztése
  - Központerősítési célterület
  - Központi közlekedési kapcsolati fejlesztés
  - Közvetlen közlekedési kapcsolati fejlesztés
  - Intermodális fejlesztés
  - Eszközleltetési pont jelentős fejlesztése
  - Gyorsvasúti fejlesztés
  - Közforgalmi közlekedési kapcsolati fejlesztés
  - Új Duna-híd
  - Városi, elővárosi vasúti kapcsolati fejlesztés
  - Duna-parti gyalogos, kerékpáros elővárosi kapcsolati fejlesztés
  - Duna-parti irányú fejlesztendő kapcsolati fejlesztés
  - Duna-parti gyalogos, kerékpáros elővárosi kapcsolati fejlesztés
  - Duna-parti zöldfelületi infrastruktúra fejlesztés

A célok térbelisége  
 forrás: TFK

3.2 rész-cél:

- Barnamezős és alulhasznosított területek előnyben részesítésével új, élhető, városias lakóterületek építése.

CÉL 6: Várossal együtt élő Duna-part

6.1 rész-cél:

- Összefüggő, rekreációs értékkel rendelkező zöldfelületi hálózat kialakítása a part mentén, nagyobb kiterjedésű zöldfelületi elemek, közterületek, közparkok láncolatával, lineáris zöldfelületi elemekkel, fasoros sétányokkal, kerékpárúttal, zöldsávokkal összekötve.
- Természeti értékeket, vízparti vegetációt figyelembe vevő, azt megőrző fejlesztések preferálása.
- A vízpart fizikai elérhetőségének megteremtése.

6.2. rész-cél:

- A távolabbi lakóterületek és a Duna-part sűrű gyalogos összekötésének megteremtése a Hengermalom úttól délre, az átalakulásra váró, munkahely domináns területeken keresztül.

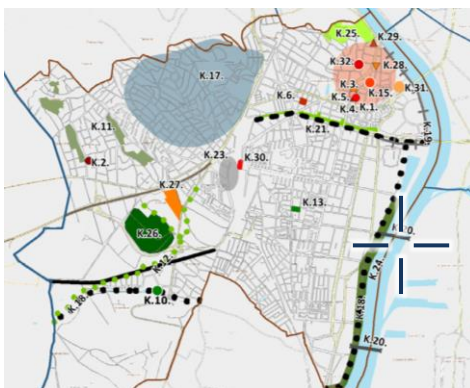
A célok térbeliségét bemutató térképen hasonlóan kiemelt területként jelenik meg a tervezési terület, mint vegyes intézményi, munkahelyi domináns térség. Az ITS 2022-ben került elfogadásra, kidolgozása értelemeszerűen korábbra tevődik. Ebből adódóan még nem kezelt benne a Covid járvány időszak utáni, főként irodai munkahelyek változásával kapcsolatos, és az irodai ingatlanpiacot jelentősen befolyásoló helyzet. Jelenleg irodai túlkínálat tapasztalható.

**2. INTEGRÁLT TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI STRATÉGIA – 2027 (ITS)**

ITS Budapest Főváros XI. kerület Újbuda Integrált Településfejlesztési Stratégiája 2027 (2022-2027)

kerékpárinfrastruktúra fejlesztés és a Dunapart kialakítása

**Kulcsprojektek**



▲ Kulcsprojektek az ITS alapján

- K.18. EuroVelo szakaszok kiépítése (Duna-part, Hosszúréti-patak)
- K.20. Duna hidak előkészítése
- K.24. Duna-parti zöldfolyosó kialakítása

Budapest, XI. kerület Újbuda integrált településfejlesztési stratégiája 2027. c. dokumentumot a 281/2022. (XII. 15.) XI.ÖK határozattal fogadta el Újbuda Önkormányzata.

A kerületi ITS fejlesztési céljai között is szerepel a területhez kapcsolódó Duna-parti szakaszok rendezése, kiemelten fontosnak tartja a **Dunaparti sétányok és kerékpárutak** kialakítását zöldfelületek kíséretében sportolás, rekreáció és kondicionáló céllal. Az alábbi kulcsprojektek által érintett a terület:

- **K.18.:** Duna-parton EuroVelo 6 nyomvonal, kerékpár infrastruktúrafejlesztés
- **K.20.:** Duna hidak előkészítése Buda – Csepel – Pest közvetlen összekötésére
- **K.24.:** Duna-parti zöldfolyosó gyalogos-kerékpáros és zöldinfrastruktúra kapcsolatainak biztosítása

továbbá az alábbi hálózatos projektek érinti a projektterületet:

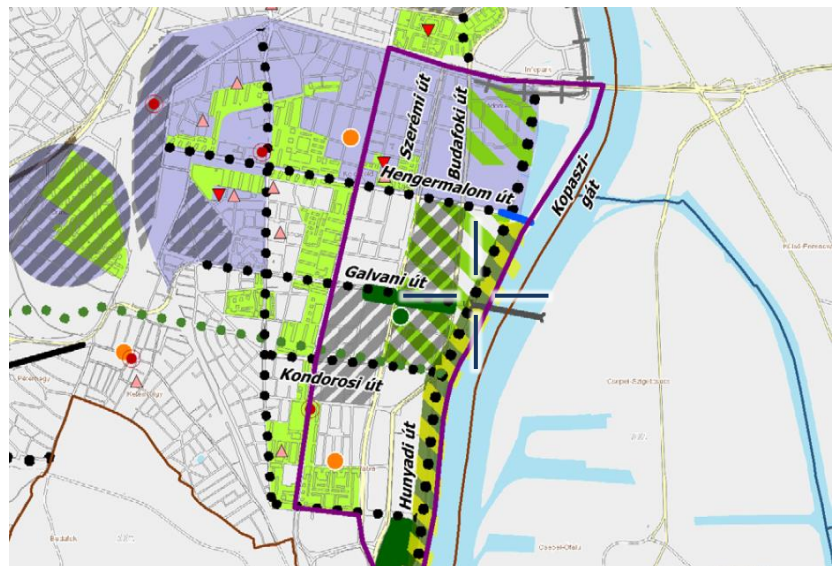
- **H.9.:** Duna-part ökológiai felmérése, mint természetvédelmi célú beavatkozás

## Hálózatos projektek

### H.9. Természetvédelmi célú beavatkozások

ITS-ben szereplő kulcsprojektek és hálózatos projektek, köztük a területet érintő **K.18., K.20., K.24. és H.9. projekt**

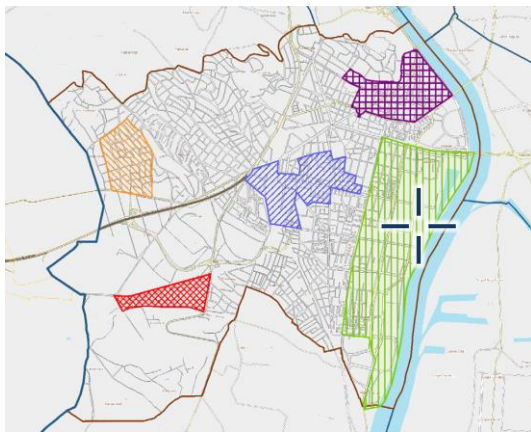
forrás: 281/2022. (XII. 15.) XI. önkormányzati határozat melléklete, Budapest XI. kerület ITS 2027



▲ Hálózatos projektek az ITS alapján

Az akcióterületi és önálló projekteken túlmenően az ITS ún. hálózatos projekteket is meghatároz, ezeket az érintett városrészek területén is megjeleníti. A projekthelyszen tervezett akcióterületi beavatkozások között konkrét projekt nem található. A projekthelyszínhez szorosan kapcsolódóan a H.13. számú projekt köthető, mely a Galvani úton a kerékpáros főhálózati elemek kiépítésének szükségességét rögzíti az Andor utca – Galvani út nyomvonalon. A nyomvonal a tervezett Duna menti kerékpárút és a meglévő Egér úti kerékpáros infrastruktúra hálózati elemek között hivatott a jövőben kapcsolatot teremteni.

## Akcióterületek



Akcióterületek lehatárolása  
Jelmagyarázat

A.1. Bartók-negyed	A.3. Kelenföld - Órmező	A.5. Kőerberek
A.2. Duna-part - Kelenföld	A.4. Madárhegy	

▲ Akcióterületek az ITS alapján

A kerületi-, állami-, fővárosi- és magánfejlesztések azonosítása során azok a területek lettek a továbbiakban akcióterületként lehatárolva, ahol a különböző szereplők projektjei közötti összehangolás és a kerületi érdekek érvényesítése kiemelt figyelmet kell, hogy kapjon a következő években. Ilyen akcióterület többek között a **Duna-part – Kelenföld**, ahol a Duna-part végigjárhatóságának és elérhetőségének javítása és a jelenleg alulhasznosított terület rekreációs potenciáljának növelése a cél.

A terület pozíciója kulcsjelentőségű, mivel a Duna jelenléte Újbuda szempontjából kiemelkedő értéket képvisel és számos lehetőséget rejt magában. A kerület zöldfelületi rendszerében kitüntetett helyet foglal el, közvetlen kapcsolódik a Koppaszi-gát parkjához. Meglévő természeti értékek, jelentős zöldfelületi potenciál jellemzi. Jelentősebb meglévő és tervezett lakóterületi fejlesztést foglal magába (Budai Boleró, Elite lakópark, Savoya Ház, Metrodom River lakópark, Kék Duna Rezidencia, Budai Walzer).

A terület jelenleg alulhasznosított. Megújítása, rekreációs potenciáljának növelése, a Duna-part végigjárhatóságának és elérhetőségének javítása olyan kardinális komplex stratégiai feladat, amely a helyi közösség életének minőségi javítását, a város és víz kapcsolatának erősítését, az ökológiai szempontból jelentős biológiailag aktív felületek növelését célozza és a terület további felértékelődéséhez vezet.

Akcióterületi cél a Duna-parti zöldfolyosó kialakítása és kapcsolatainak megteremtése, a csatlakozó beépített területek, a belső újbudai Duna-part, valamint dél felé, a budafoki Duna-part irányába.

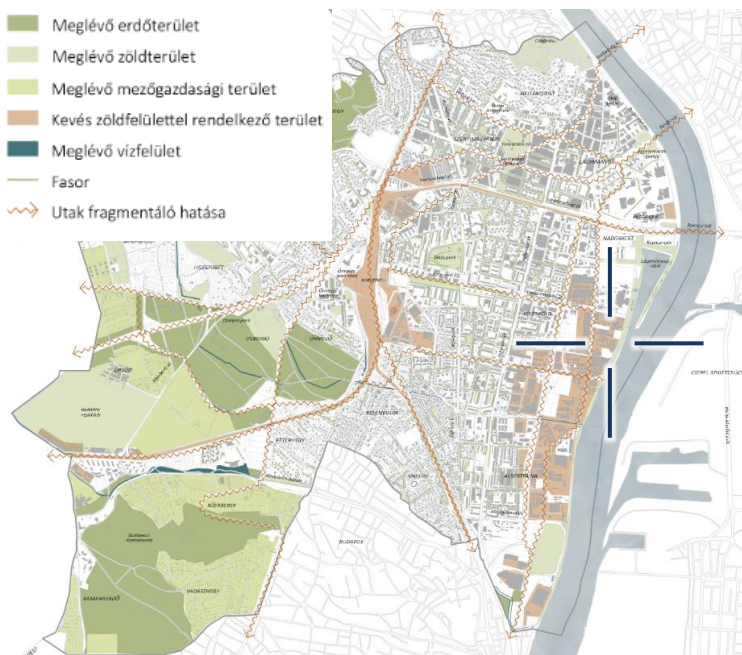
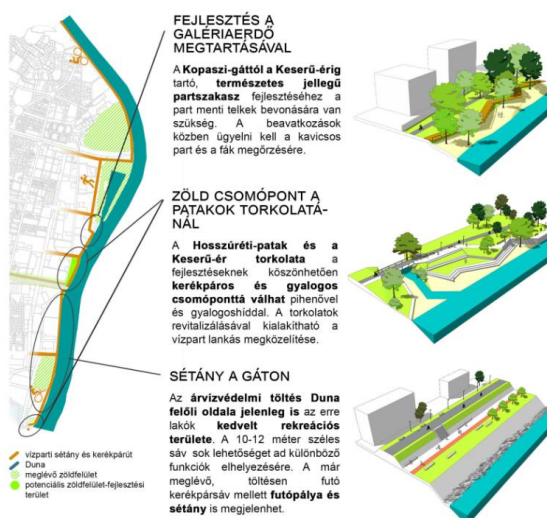
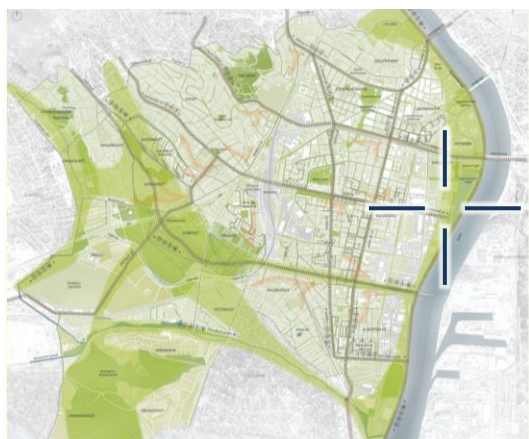
**zöldinfrastruktúra koncepció**

A kerületi zöldterület- és zöldfelület fejlesztési rendszerterv az S73 tervezőiroda által készített projektsorozat, melyben részletes vizsgálatokat követően egy több tervlapból álló fejlesztési koncepció-„csomag” készült.

Az áttekintő tervlapon egyértelműen a zöldfelületi infrastruktúra elemei közé sorolja a területet a fejlesztési koncepció, azon belül is *meglévő zöldterület*ként jelöltek a Duna parti területek, míg maga a projekterület telke *kevés zöldfelülettel rendelkező terület* jelölést kapott.

A nagy forgalmú utak mentén fragmentáló hatás lép fel, azonban mérsékelő elemként jelennek meg a fasorok, a meglévő vízfelületek és zöldfelületek.

◀ A projekterület zöldinfrastruktúra koncepcióban betöltött szerepe kerületi szinten  
forrás: s73.hu



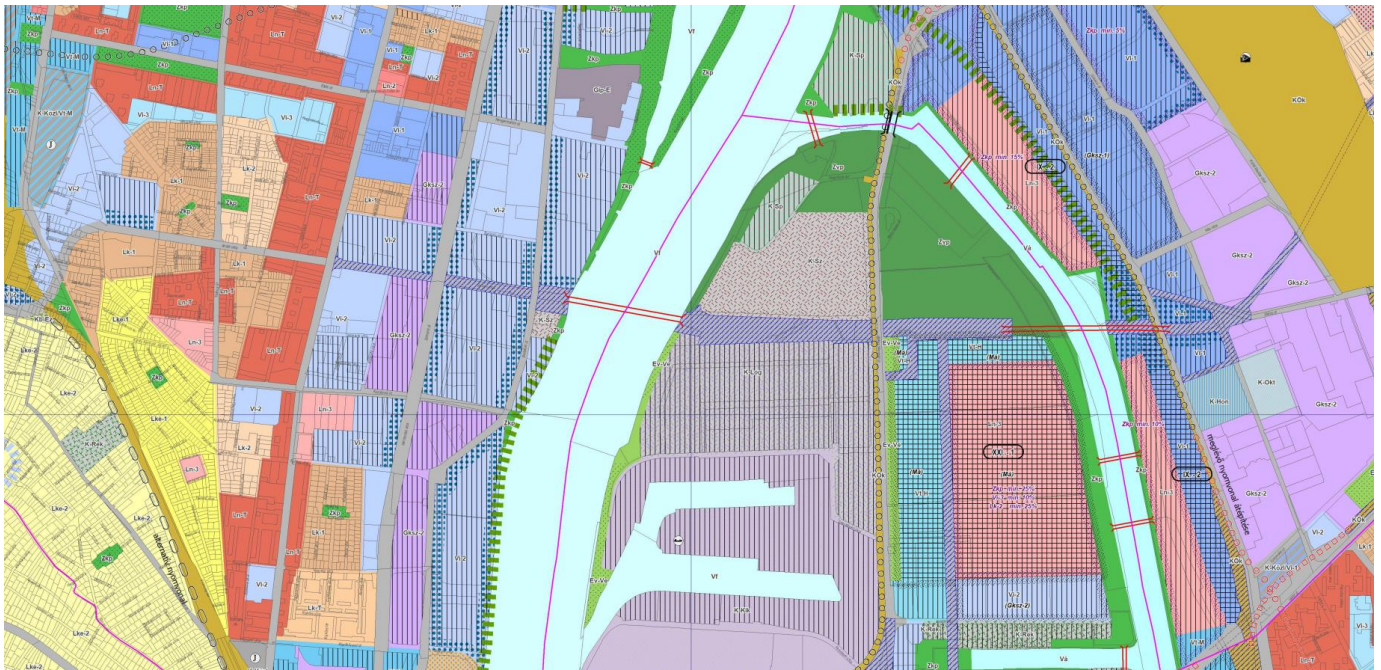
▶ **Zöldfelületek tematizálása**  
forrás: s73.hu

IV. FŐVÁROSI RENDEZÉSI DOKUMENTUMOK

1. BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE — TSZT




TSZT-2021

Budapest Főváros Településszerkezeti Terve



1. melléklet – Területfelhasználás  
forrás: TSZT-2021



-  Intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület
-  Új lakófunkció kizárása környezeti terhelés alapján
-  Közlekedési infrastruktúra (közút/vasút) számára irányadó területbiztosítás

1. melléklet – Területfelhasználás  
forrás: TSZT-2021

Az 50/2015.(I.28.) Főv. Kgy. határozattal elfogadott, többször módosított Budapest Főváros Településszerkezeti Terve (TSZT) rögzíti a területfelhasználási kategóriákat, a közlekedési infrastruktúra elemeket (meglévő/ tervezett), az épített környezet védelmét biztosító elemeket, a zöldfelület-, táj- és természetvédelmi elemeket, a veszélyeztetett és veszélyeztető tényezőjú területeket és az egyéb védelmi, korlátozási területeket.

A Szerkezeti terv 1. Területfelhasználási térképén a projektterület egy nagy kiterjedésű, Vi-2 területfelhasználási egységbe tartozik, melynek területe 21 hektár.

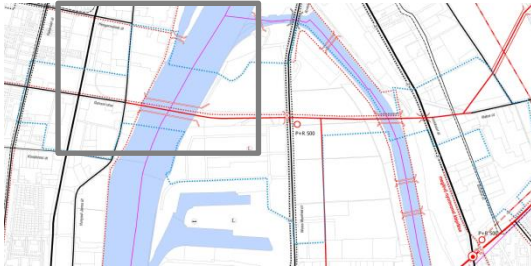
A barnamezős terület jelentős változással érintett jelöléssel is rendelkezik a megújulás céljából a Hengermalom úttól délre eső részén. Ettől északra, a Kelenföldi Erőmű Gip-E besorolású területet övező Vi-2 területek ilyen jelöléssel nem rendelkeznek, ott jelentősebb változással nem számol a terv.

A projekthelyszín – közvetlen és tágabb környezetét tekintve is – vegyes városzerkezeti struktúrába ágyazott elhelyezkedésű, a Duna irányából, illetve északról és délről szintén intézményi területek veszik körül, kivéve a Galvani úttól délre eső – szennyvízkezelési területet (K-Sz). A Szerémi út nyugati oldalán a területfelhasználás vegyesebb, lakóterület, intézményterület, gazdasági területek váltakozó sora jellemzi ezt a sávot.

A TSZT területfelhasználási szerkezeti tervlapja a Budafoki út mentén új lakófunkció kizárása környezeti terhelés alapján jelölést alkalmaz. A kifejezetten változással érintett lakó- és intézményi területeken szimbolikusan jelölt területsávok célja a jellemzően közlekedési eredetű terhelésekre való figyelemfelhívás – a terhelés mértékétől függően a Kerületi Építési Szabályzat (KÉSZ) határolja le a konkrétan érintett területet.

Ezen vegyes adottságú területek közé a projekthelyszín térben is differenciált lakó és kollégiumi funkciójú fejlesztése megfelelően illeszkedik.

Fontos elem a 2021. szeptemberében módosított tervlap részleten a Galvani híd infrastrukturális területbiztosításának a korábbihoz jelentősen megnövelt sávja.



2. melléklet – Közlekedési infrastruktúra

forrás: TSZT-2021



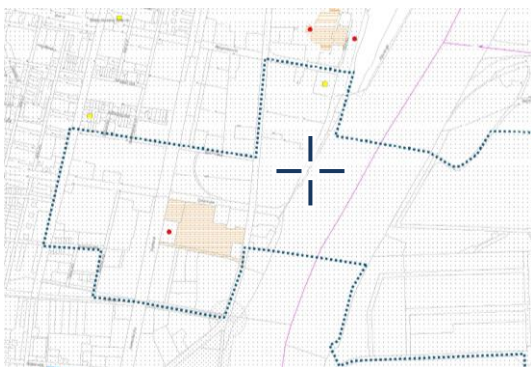
2. melléklet részlete

A TSZT 2. számú, közlekedési tervlapján a projekterület egy tervezett közlekedési hálózati fejlesztés területi igénye miatt válik érintetté: a tervezett új Duna híd (Galvani-híd) esetében a híd budai hídfője a projekttel érinti. A tervezett új másodrendű főútvonalú híd átszeli a Csepel-szigetet, és közvetlen kerületközi kapcsolatot létesít a pesti oldalon lévő Illatos úttal.

A közlekedési infrastruktúra tekintetében a projekthelyszínnel érintett tömb környezetében több, a főváros városszerkezeti jelentőséggel bíró főúthálózatának elemei kerületek rögzítésre, a Szerémi út, mint I. rendű, a Budafoki út és Galvani utca II. rendű főút.

A hatályos TSZT alapján a Galvani utca tengelyében Csepel-szigettel közötti és településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra kapcsolatot teremtő híd (Galvani híd) kialakítása tervezett, mely létesítésének területi feltételeit közlekedési infrastruktúra számára irányadó területbiztosítás jelölés is megerősíti a területfelhasználás tervlapján. A szükséges helyigényt és szerkezetet az FRSZ 5. mellékletének 2.c jelű ábrája rögzíti.

A Galvani utcán tervezett településszerkezeti jelentőségű kerékpáros infrastruktúra nyomvonal jelölt, mely a Duna-partra kiérkezve távlatban közvetlen kapcsolatot teremthet a szintén tervezett Dél-Budai EuroVelo kerékpáros infrastruktúra nyomvonalal.

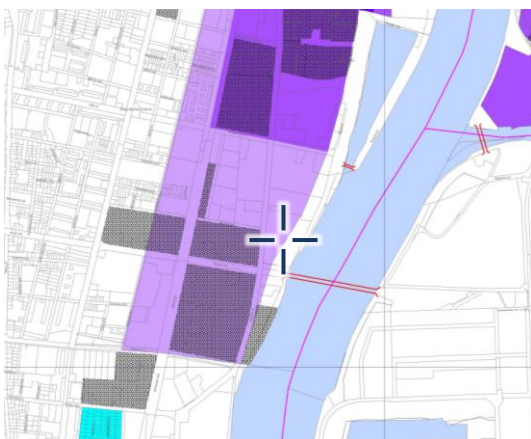


3a. melléklet – Más jogszabállyal érvényesülő művi

értékvédelem

forrás: TSZT-2021

A TSZT 3a. tervlapja a más jogszabályok által érvényesülő művi értékek védelmét tartalmazó szerkezeti tervlapja a projekthelyszín nyilvántartott régészeti lelőhellyel való érintettségét rögzíti, egyéb művi érték csak annak környezetében figyelhető meg (pl. volt lőportár műemléki maradványai és annak műemléki környezete). A projekthelyszín és környezetének egésze rendelettel, határozattal védett régészeti lelőhely része.





Az egyes területek magasságát meghatározó 3.b melléklet magasház elhelyezésére kijelölt területet rögzít a területen, ahol az épület legmagasabb pontja 45,0 méter lehet.

E jelölések a terület alapvető átépülését irányozzák elő.

A Hengermalom úttól északra eső tömbök 65 méteres jelöléssel rendelkeznek, a BudaPartot is magába foglaló tömbökben.



 Egyes változással érintett jellemzően új beépítésű terület (III. pm. kat.)

 Magasház elhelyezésére kijelölt terület (élp. max. 45,0 m)

3.b. melléklet – Magassági korlátozások

forrás: TSZT-2021



A TSZT Zöldfelület-, táj- és természetvédelem c. szerkezeti tervlapja a területet csak abban a vonatkozásban érinti, hogy a szomszédos Duna Natura2000 és ökológiai folyosó jelzéseit tünteti fel, mely a szomszédság okán fontos tényező.

A Budafoki úton tervezett településképvédelmi jelentőségű fasor jelölt.

4. melléklet – Zöldfelület-, táj-, és természetvédelem

forrás: TSZT-2021



Környezetvédelmi szempontból a projekthelysín tömbjének egészen potenciális talajszennyezés és vízminőség-védelmi terület övezete jelölt (5. melléklet).


5. melléklet – Környezetvédelem


forrás: TSZT-2021



A projekthelysín és tömbje településszerkezet alakítását befolyásoló barnamezős területként rögzített a 6. tervlapon.

A közmű-infrastruktúra szempontjából a védelmi és korlátozási területeket lehatároló 6. számú szerkezeti tervlap a projekthelysínt nem érinti, a gázvezeték biztonsági övezete a Szerémi út mentén jelölt.

 Településszerkezet alakítását befolyásoló barnamezős terület

 Nagynyomású gázvezeték és létesítményeinek biztonsági övezete

 Távhő kooperációs gerincvezeték

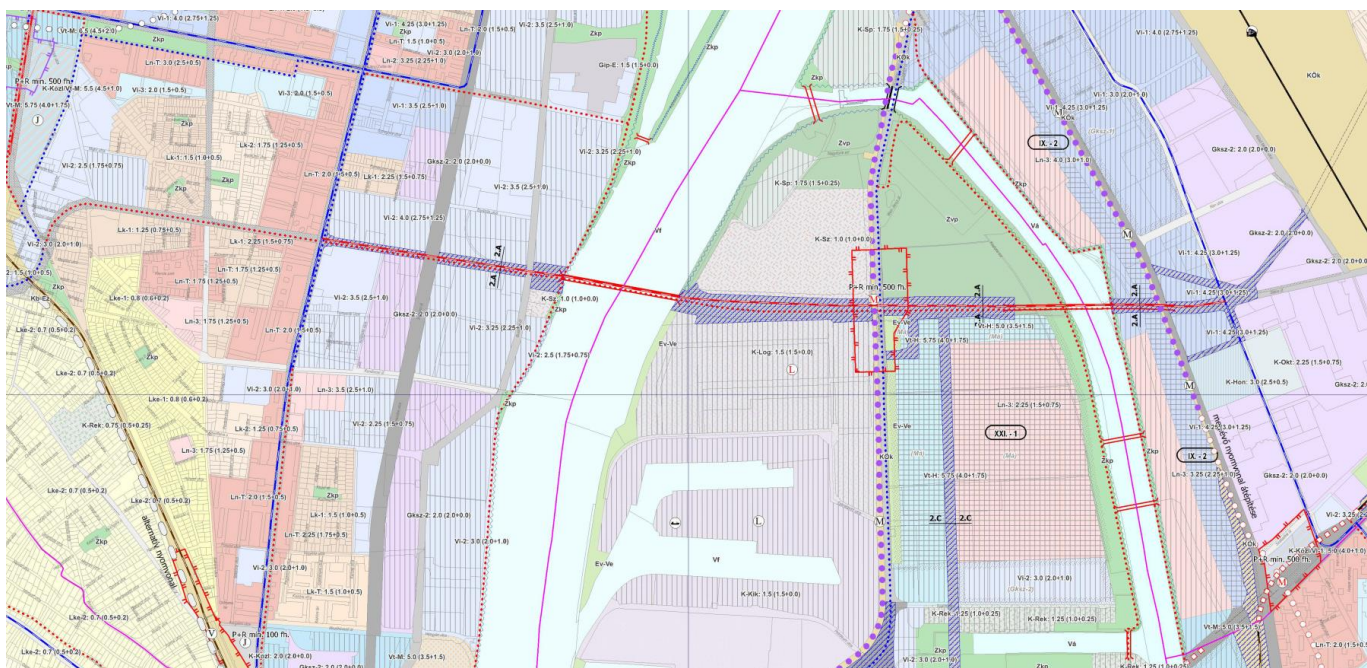
6. melléklet – Védelmi korlátozási területek

forrás: TSZT-2021

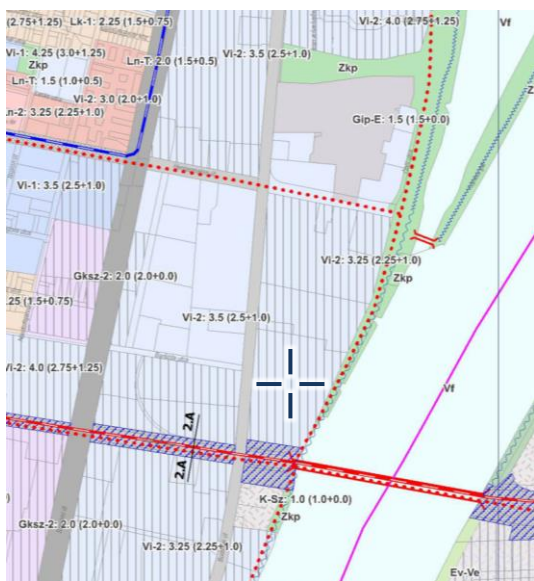
2. FŐVÁROSI RENDEZÉSI SZABÁLYZAT – FRSZ

FRSZ-2021

Budapest Főváros Rendezi Szabályzata



1. melléklet – A területfelhasználási egységek beépítési sűrűsége és az infrastruktúra elemek  
forrás: FRSZ-2021



▲ 1. melléklet – A területfelhasználási egységek beépítési sűrűsége és az infrastruktúra elemek  
forrás: FRSZ-2021

Az 5/2015.(II.16.) Főv. Kgy. rendelettel jóváhagyott, többször módosított Fővárosi Rendezi Szabályzat (FRSZ) határozza meg az egyes területfelhasználási kategóriák beépítési sűrűségét, egyes területek beépítési magasságát, és azokat az előírásokat, melyeket a kerületi szintű építési szabályzatnak figyelembe kell vennie.

A TSZT 2021 alapján kidolgozott FRSZ 1. mellékletén a Vi-2 területfelhasználási egység beépítési sűrűségi értékei:

**bs:3.25, bsá: 2.25, bsp:1.0**

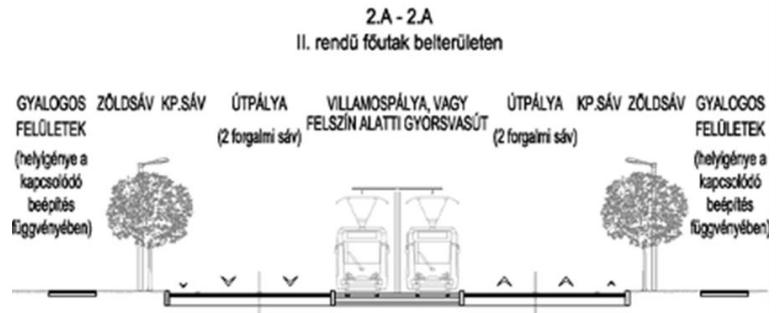
Ez a tervlap is rögzíti a jelentős változással érintett terület lehatárolását, melyre vonatkozóan az FRSZ rendelkezéseket rögzít:

„4. § (6a) A Vi-2 jelű területekre meghatározott bsp érték az 1. mellékletben területileg meghatározott, „infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető, változással érintett”, valamint a „jelentős változással érintett” területek esetén legfeljebb 0,5 értékkel növelhető, de az 1,25 értéket nem haladja meg.”

„18. § (5) A belső zóna kivételével az 1. mellékletben meghatározott a) jelentős változással érintett területeken új beépítés esetén többlet csapadékvíz csak késleltetett módon kerülhet elvezetésre,…”

- „10. Változással érintett területek belső közlekedésével kapcsolatos előírások
15. §<sup>28</sup> (1) Az 1. mellékletben területileg meghatározott, „infrastruktúra függvényében ütemezetten igénybe vehető, változással érintett”, valamint a „jelentős változással érintett területek” tervezésekor biztosítani kell a következőket:
- a) a közösségi közlekedés által állandó jelleggel igénybevételre kerülő tervezett közutak legalább gyűjtőút hálózati szerepkörrel rendelkezzenek,
  - .....
  - d) a főút vagy gyűjtőút hálózati szerepkörrel tervezett közterületeken önálló kerékpáros infrastruktúra (kerékpárút vagy kétoldali irányhelyes kerékpársáv) helyigényét.”

Az FRSZ javaslatot határoz meg a Galvani út minimális keresztmetszeti tervezésére vonatkozóan az FRSZ 5. mellékletében rögzített ábrák formájában. Ennek megfelelően a keresztmetszet kialakítása alkalmas kell, hogy legyen legalább a villamospálya, 2x2 közúti pálya és kerékpáros infrastruktúra, valamint zöldsáv és gyalogosjárda elhelyezésére.



5. melléklet 2.A-2.A ábra – Közúti vagy vasúti fejlesztések minimálisan megvalósítandó műszaki infrastruktúra elemeinek irányadó területbiztosítása  
forrás: FRSZ-2021

### DUNA-PARTI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT



▲ DÉSZ szabályozási terv - részlet  
forrás: 21/2024. (V. 8.) rendelet

Bár a tervezési területen és így a Vi-2 területfelhasználási egységet nem érintően, azzal közvetlen határossan hatályban van a Duna-parti építési szabályzat, a DÉSZ. A főváros teljes területét érintő DÉSZ több ütemben készült és került elfogadásra.

A XI. kerület területét érintően a Fővárosi Közgyűlés **21/2024. (V. 8.)** önkormányzati rendeletével elfogadott DÉSZ van jelenleg hatályban.

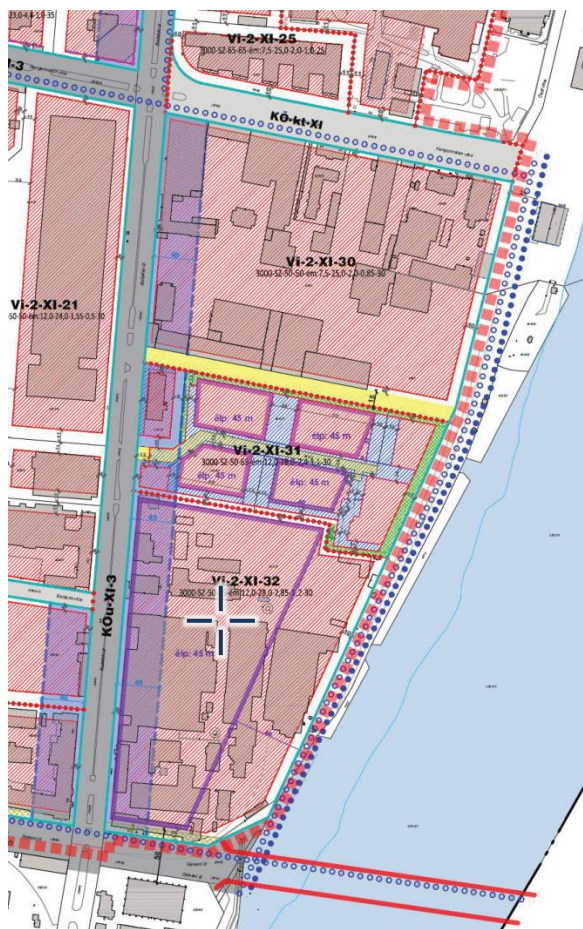
A DÉSZ lehatárolásának okán nem szabályoz a Vi-2 területfelhasználási egység területén, így a 4011/4 hrsz.-ú projekterületet nem érinti.

A szomszédos, vízpart felé eső területeket Zkp-Kk zöldterületi közkert övezetbe sorolja, a Galvani út hatálya alá eső része Köu-3 övezetbe tartozik.

## V. KERÜLETI RENDEZÉSI DOKUMENTUMOK ÉS EGYÉB RENDELETEK

### 1. KERÜLETI ÉPÍTÉSI SZABÁLYZAT

#### KÉSZ Kerületi Építési Szabályzat



1. melléklet – Szabályozási Terv

forrás: Budapest Főváros XI. kerület, Újbuda KÉSZ

A területre hatályos KÉSZ-t a Budapest XI. kerület, Ferencváros-Kelenföld vasútvonal - Budaörsi út - Kőrösi út - Egér út - Andor utca - Galvani út - Duna folyam által határolt terület kerületi építési szabályzatáról szóló 11/2017. (V. 3.) önkormányzati rendelettel fogadták el, mely többször módosításra került.

A KÉSZ szabályozási terve az érintett 4011/4 hrsz. telken a Budafoki út felől 5 méteres, a Galvani út felől 12 méteres előkertet határoz meg. A Duna irányában az előkert mérete 10 méter, északra, a kapcsolódó Metrodom fejlesztés irányában pedig szintén 5 méteres előkert került rögzítésre.

A tervlap a Budafoki út mentén 40 méteres sávban jelöl lakófunkció korlátozást.

A TSZT-ben és FRSZ-ben jelölt 45 méteres legmagasabb ponttal rendelkező magasházak területét a Duna felé eső telekhatártól számított 65 méterre jelöli.

A Vi-2 területfelhasználási egység területén több építési övezet került meghatározásra. Vi-2-XI-25, Vi-2-XI-30, Vi-2-XI-31, Vi-2-XI-32, Vi-2-XI-ID-06, Vi-2-XI-ID-07, Vi-2-XI-ID-08.

**A vizsgált 4011/4 hrsz. telek a Vi-2-XI-32 építési övezetbe tartozik, melynek a KÉSZ-ben meghatározott paraméterei a következők:**

#### Az építési övezet paraméterei:

építési övezet jele	<b>Vi-2-XI-32</b>
kialakítható legkisebb telekterület	3 000 m <sup>2</sup>
legkisebb kialakítható telekszélesség	30 m
beépítési mód	szabadonálló
legnagyobb megengedett beépítési mérték terepszint felett / alatt	50% / 65%
épületmagasság legkisebb / legnagyobb értéke	12 m / 28 m
megengedett legnagyobb szintterületi mutató	
- általános szintterületi mutató	2,85
- parkolási szintterületi mutató	1,2
- szintterületi mutató összesen	4,05
- 30 méter magasságig elérhető értéke szmá / szmp	2,85 / 1,20
- 30 méter magasság feletti többletérték szmá / szmp	0,00 / 0,00
zöldfelület megengedett legkisebb mérete	30%

A KÉSZ külön övezeti előírást nem határoz meg a **Vi-2-XI-32 építési övezetben, tehát csak a KÉSZ általános előírásai érvényesülnek.** Ezek közül meghatározóak a következők.

**magánút** A magánút szélességét a kiszolgáló telkek számához vagy lakásszámhoz köti, ennek megfelelően 6-14 méter között szabályoz.

**több épület** Akkor helyezhető el több épület, ha a telekméret a legkisebb telekméret 1,5 szeresét meghaladja.

**magasépület** „37. Magasépületek elhelyezésének szabályai

37. § (1) A rendelet hatálya alá tartozó területen magasépületet csak olyan építési helyen és kontúron belül lehet, ahol a szabályozási terv magasépület elhelyezésére szolgáló részt jelöl ki.

(2) A magasépületekre vonatkozó szintterületi mutató többlettértékeket az építési övezetekben belül (általános és parkoló rendeltetések esetében is) csak olyan telek esetében lehet figyelembe venni, ahol a szabályozási terv magasépület elhelyezésére kijelölt területet ábrázol.

(3) Azokban az övezetekben, ahol a szabályozási terv az építési helyen belül magasépület elhelyezésére szolgáló részt jelöl ki, de nem határoz meg erre vonatkozóan szintterületi többlettértéket (szm+ és szmp+), ott 30 méter alatt és felett együttesen a 30 méterig meghatározott (szm+ és szmp) érték vehető figyelembe.

(4) A szabályozási terven a magasépület elhelyezésére szolgáló részen belül az épület legmagasabb pontja a szabályozási terven feltüntetett (élp – épület legmagasabb pontja) érték lehet

(5) Magasépületek esetében a 30 méter feletti szinteknél az egymással szemben átfedésben lévő homlokzatok nem lehetnek közelebb 30 méternél.”

Az építési övezet táblázata jelenleg nem tartalmaz szintterületi többletet az épület 30 méter feletti szintjeire vonatkozóan.

**A Vi-2 építési övezetek általános előírásai**

48. Vi–2-XI Intézményi, jellemzően szabadonálló beépítésű területek építési övezeteire vonatkozó előírások

48. § (1) A Vi–2-XI jelű építési övezetek az intézményi, jellemzően szabadonálló beépítésű területek, amelyek elsősorban igazgatási, nevelési, oktatási, egészségügyi, szociális rendeltetéseket magukba foglaló épületek elhelyezésére szolgál.

(2) A Vi–2-XI jelű építési övezetek területén elhelyezett épületekben az alábbi rendeltetéseket lehet elhelyezni:

- a) lakó rendeltetés, egyéb kizáró szabály hiányában,
- b) igazgatási, nevelési, oktatási, egészségügyi, szociális rendeltetések,
- c) iroda rendeltetés,
- d) kereskedelmi, szolgáltatás, szállás rendeltetés,
- e) kulturális, közösségi szórakoztató és sport rendeltetések,
- f) hitéleti rendeltetés.

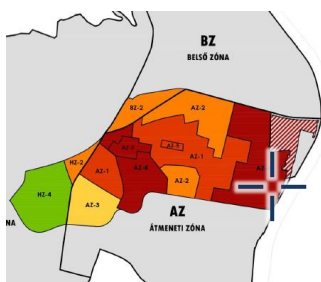
(3) A szabályozási terven rendeltetés korlátozással érintett terület (lakó rendeltetés elhelyezésének kizárása) jellel jelölt területen lakó rendeltetés nem helyezhető el, kivétel a vagyonvédelmet, működtetést szolgáló, épületenként 1 db lakást.

(4)

(5) A Vi–2-XI építési övezetekben a rendeltetés korlátozással érintett terület (lakó rendeltetés elhelyezésének kizárása) jelöléssel nem érintett területeken földszinten lakó rendeltetés csak az oldal és a hátsókert felé eső épületrészekben lehetséges, s csak abban az esetben ha a terepszint felett beépíthető építési helyet figyelembe véve ezek elérik a minimum 12 métert.

**részletes előírás** A KÉSZ jelenleg nem tartalmaz a Vi-2-XI-32 építési övezetre külön, fentieket kiegészítő, vagy azoktól eltérő előírásokat. Ugyanakkor a területtől északra eső Vi-2-XI-31 építési övezetre részletes előírásokat is meghatároz.

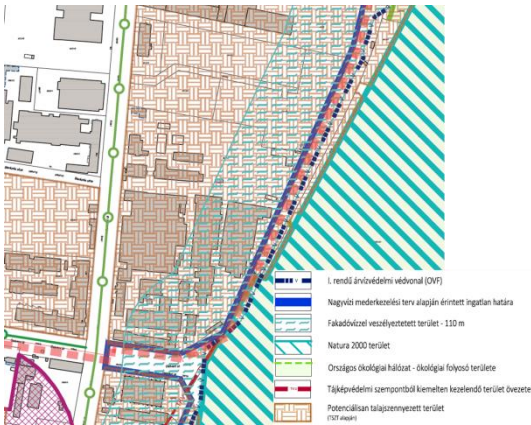
**parkolás** A személygépjárművek telken belüli elhelyezését differenciáltan kezeli, melynek érdekében térképi lehatárolással eltérő parkolási zónákat állapít meg.



A terület az AZ-4-es „Egyéb területek” zónába tartozik. A parkolás tekintetében eltérést az OTÉK-tól jellemzően a kereskedelmi rendeltetések esetében határoz csak meg.

Megjegyzendő, hogy 2025. július 1-től az építési engedélyezések során ezek helyett már a TÉKA előírásait kell alkalmazni, míg az új fővárosi településterv alapján az új kerületi építési szabályzat meg nem születik, melynek során eltérésre lehetőség lesz az állami főépítész hozzájárulásával.

3.a. melléklet – Parkolási zónák térképe  
forrás: Budapest Főváros XI. kerület, Újbuda KÉSZ



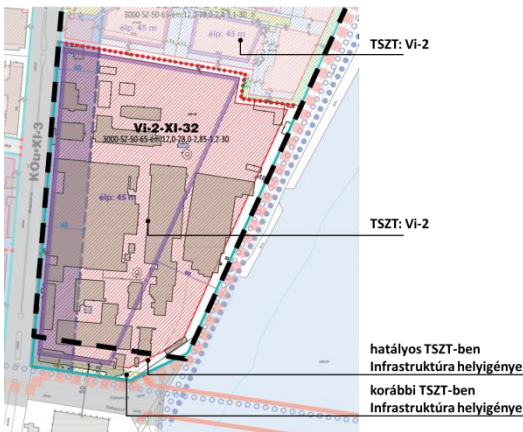
A KÉSZ 1. b védelmi és korlátozási tervi mellékletén a terület érintően elsősorban a táj- és természetvédelmi, másodsorban a veszélyhelyzeti lehatárolások érintik.

Meghatározó a Duna, mint Natura 2000 terület és egyben az országos ökológiai hálózat ökológiai folyosója, továbbá határán jelölt a tájképvédelmi szempontból kiemelten kezelendő terület övezete is az Trtv alapján.

A Duna mentén a telken kívül I. rendű árvízvédelmi védvonal van, mely a terület védetségét biztosítja az árvizektől. Ez egybeesik a nagyvízi mederkezelési terv lehatárolással is. A töltésből adódóan a telek jelentős, 100 méteres sávjában fakadóvízzel veszélyeztetett terület került jelölésre.

A terület a korábbi rendeltetéséből adódóan potenciálisan talajszennyezett területnek számít a TSZT alapján.

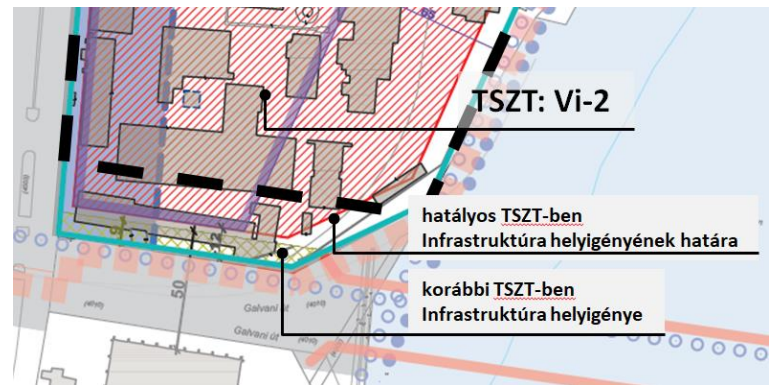
**2. A PROJEKTTELEK ÉS A TSZT INFRASTRUKTURÁLIS HELYIGÉNY BIZTOSÍTÁSÁNAK ELLENTMONDÁSAI**



Telek be nem építhető része

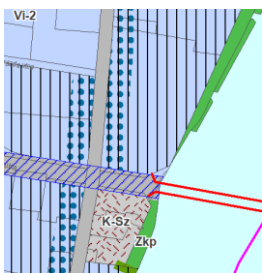
A hatályos KÉSZ szabályozási terve a korábban hatályos TSZT szerinti infrastrukturális helybiztosítás szerint nem szabályozta le a 4011/4 hrsz. telek területét a Galvani út irányában. A telken egy sávot jelölt a „telek be nem építhető részeként”, ezzel jelezve, hogy a Galvani híddal kapcsolatos részletes tervi információk hiányában a TSZT szerint ezzel biztosítja, hogy a híd érkezési pontja nem épülhet el.

A 2021 szeptemberében a TSZT 1244/2021. (IX.1.) Főv. Kgy. határozattal és az FRSZ 31/2021. (IX.13. Főv. Kgy. rendelettel elfogadott Galvani híddal kapcsolatos módosítás szerinti pontosítás, mely sokkal nagyobb területet igényel a hídfő kialakításához, még nem történt meg.

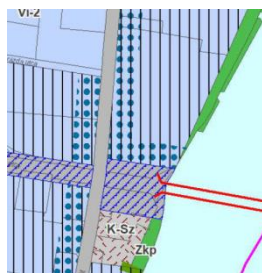


**A TSZT-ben jelölt területbiztosítás**

Közlekedési infrastruktúra (közút/vasút) számára irányadó területbiztosítás



korábbi TSZT



hatályos TSZT

A hatályos KÉSZ a 4011/4 hrsz. telek tekintetében nem tartalmaz leszabályozást, azaz teljes, 60.626 m<sup>2</sup> területtel számíthatók a Vi-2-XI-32 építési övezet paraméterei.

A korábbi TSZT szerint a telek nem beépíthető területe 929 m<sup>2</sup>, a területfelhasználási egység déli határa ennyit „vágott” le a területből. Az új, hatályos TSZT szerint a területfelhasználási egység határa 3.566 m<sup>2</sup>-területtel csökkentett méretet jelez.

Ennek jelentősége az FRSZ beépítési sűrűségének meghatározásánál lesz, kifejtése a jelen telepítési tanulmányterv a Szabályozási koncepció fejezetében történik a TSZT és FRSZ módosítás tárgyalásánál.

### 3. VÁLTOZTATÁSI TILALOM



A tervezési területet érintően hatályban van a 47/2022. (XII. 15.) önkormányzati rendelete Budapest XI. kerület Kelenföld, Albertfalva és Órmező egyes területeire változtatási tilalom elrendeléséről. A rendelet melléklete jelöli a KÉSZ 1. ütem és KÉSZ 9. ütem területi hatálya alá tartozó kerületrészekben azon telkeket, melyekre tilalom elrendelésre került.

A rendelet 1. melléklete szerint a változtatási tilalom a 4011/4 hrsz.-ú projekttelket is érinti.

### 4. TELEPÜLÉSKÉPI RENDELET

#### TKR településképi rendelet



GAZDASÁGI, TELEPHELY KARAKTERŰ BEÉPÍTÉS

*Karakter vizsgálat*  
forrás: Budapest  
Főváros XI. kerület,  
Újbuda  
TAK

Budapest Főváros XI. kerület Újbuda Önkormányzata Képviselő-testületének a településkép védelméről szóló 46/2017. (XII.21.) XI. ÖK sz. rendelete van jelenleg hatályban. A projekthelysín településképi szempontból meghatározó területen található, az arra vonatkozó általános egyedi építészeti követelményeket a hatályos rendelet 14.§-a tartalmazza. A projekthelysín a településképi véleményezési eljárásban a helyi Építészeti-műszaki Tervtanács állásfoglalását, továbbá településképi bejelentési eljárást igénylő útvonal (Szerémi út és Budafoki út) mentén található, így fejlesztése az azokhoz kapcsolódó eljárások lefolytatását igényli. A terület és közvetlen környezete helyi védelemmel érintett értékkel nem hozható összefüggésbe.

## FEJLESZTÉSI JAVASLAT

### 1. A TERÜLET JÖVŐJE

#### Alulhasznosított barnamezős terület

A 6 hektáros fejlesztési területen ma is az egykori Röck gépgyár maradványa található, mely lokációjához képest messzemenőig alulhasznosított. Az elmúlt évtizedek során az egységes üzemszervezés és karbantartások hiányában az épületek állaga folyamatosan leromlott. Egyes épületek már részben romos, részben életveszélyes állapotba kerültek. Az ingatlanon található épületállomány gazdaságosan nem felújítható.

Ugyan BUDABAY CITY fejlesztési terület szinte közvetlenül a Duna partján fekszik, a Dunától elválasztja azt az egykori vasúti terület is, melyet szintén a projekt keretén belül kell megújítani.

#### Megújuló Duna-parti térség csúcspontjában

A BUDABAY CITY fejlesztési terület a főváros legdinamikusabban fejlődő barnamezős térségében, a XI. kerületi Duna-parton helyezkedik el. A Budafoki út mellett egykor sorakozó gyárak és ipartelepek helyét az elmúlt időszakban látványosan veszi át dominánsan a lakó és irodai funkció.

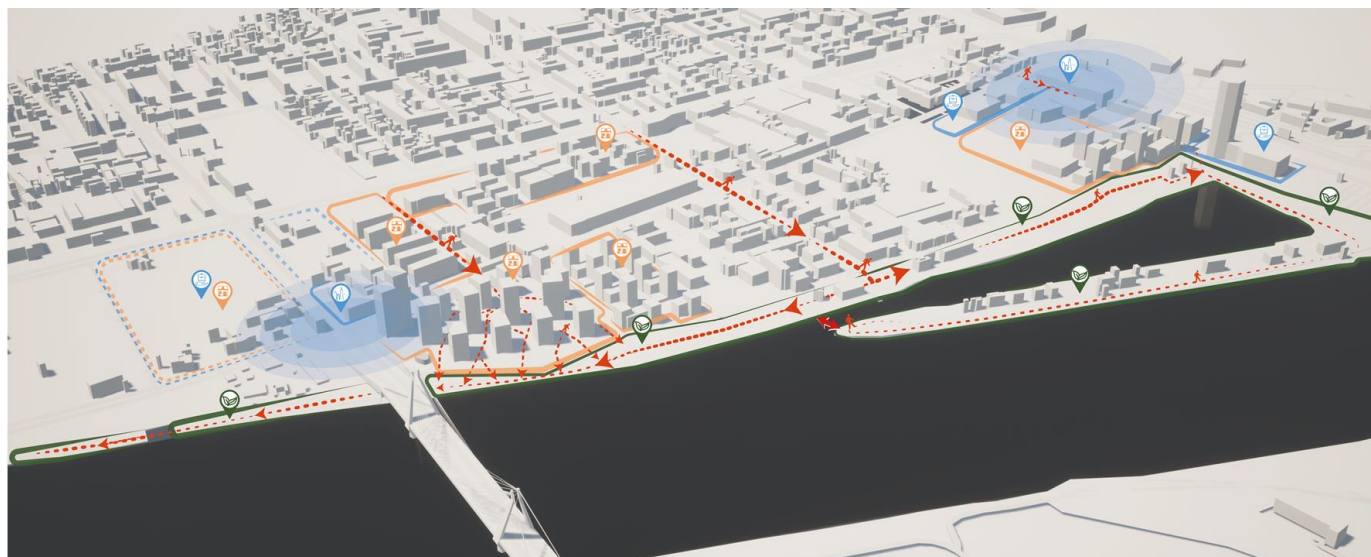
A környéken lévő fejlesztési területeken többnyire magasházak beépítések létesülnek. A szomszédos Metrodom River területén 45 méteres magasházak, a Kopaszi-gátnál formát öltő Budaparton változatos 45-65 méteres épületek hívják fel a változásra a figyelmet. A MOL Campus 146 méter magas (120 m ÉLP) épületével fontos felkiáltójelként szolgál e zóna északi részén, a Rákóczi híd lábában.

A projekthelysín térségében számos folyamatban lévő fejlesztés található. Ezek, valamint a távlati elképzelések a Szerémi út és a Duna közötti barnamezős terület lakó- és részben irodai funkciójú fejlesztésére irányulnak, ami hosszú távon folyamatos átalakulást eredményezhet a Duna-part közvetlen szomszédságában is a Budafoki út és a Duna között, egyúttal Újbuda lakosságának gyarapodását is előrevetíti.

A jelenleg leamortizált, rossz állapotú, alulhasznosított, szennyezett talajú projekthelysín fejlesztésének megvalósulása eredményeként a térség szintén barnamezős területekben rejlő fejlesztési potenciálja is tovább növelhető. Ugyanehhez járulhat hozzá, továbbá a projekthelysín szűkebb és tágabb értelemben vett szomszédságának kapcsolódását is segítheti majd a tervezett Galvani híd kialakítása, mely a terület közvetlen szomszédságában a kötöttpályás közlekedési kapcsolatával a terület közösségi közlekedési ellátásában nagy szerepet fog betölteni a térség pesti városszettel való összekötése révén.

Ezzel, az eleve megfelelő kapcsolatokkal bíró terület közlekedési összeköttetései tovább javulhatnak. Az egyetemi városszettel és az ahhoz közvetve vagy közvetlenül kapcsolódó felsőoktatási intézmények (pl. Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi -, Eötvös Lóránd Tudomány -, Budapesti Corvinus Egyetemek) közelségéből adódóan a területen és környezetében nagy igény mutatkozik a hallgatók időszakos elszállásolására, mely a projekthelysínen tervezett, alaprajzi kiterjedésében színes lakáspalette létjogosultságát, illetve kifejezett szükségét támasztja alá.

Az alábbi séma a BUDABAY City és környékének kapcsolati hálóját mutatja be, ahol a Galvani híd megépülésével új városszettel központ alakulhat ki. Alapjai most kerülhetnek lefektetésre.



forrás: Saját ábra



## 2. BEÉPÍTÉSI JAVASLAT



A területen a környező fejlesztésektől eltérően egy mindenki számára átjárható, szellős vegyes funkciójú fejlesztés megvalósítása a cél. Az épületek ezért felfelé terjeszkednek, a minél nagyobb zöldfelület kialakítás érdekében magasházakból álló beépítés létesülne.

A területen a lakáscélú használat a jelenlegi szabályozás szerinti beépíthetőség maximum 85%-ig lenne engedélyezett, 15% pedig szolgáltatás, kereskedelem, iroda, szálloda célokra lenne használható.

A Budafoki út felé eső sávban az épületek 35-45 méteres magassággal fordulnak. A tördelt formájú vegyes funkciójú épületsor védőzónaként szolgál a mögöttes beépítés számára a zajártalmak ellen, mégis átlátható és átjárható marad a terület. A Budafoki út melletti 30 méteres sávban lakás funkció nem nézne a Budafoki út felé, de oldalra vagy hátra néző lakások kialakíthatóak lennének.

A fejlesztési terület középső részén 65m magas épületek épülnének, így a belső védett parkosított területet vegyesen 45-55-65 m magas lakóépületek ölelik körül.

Fejlesztési terület legértékesebb, Duna-parthoz kapcsolódó sávjában 45 m magas épületek kerülnek kialakításra annak érdekében, hogy a Dunára való rálátás, az átszellőzés és átjárás, valamint a zöldfelületi kapcsolat minél inkább biztosított legyen. A beépítés a Duna felé közeledve így folyamatosan felszakad, lazábbá válik, átmenetet képez a város és a szabad tér, a Duna között.

A Galvani utcai sarkon – tekintve hogy távlatban ott létesül az új Duna híd, az úgynevezett Galvani híd – impozáns kialakítást kap. A hely városszerkezetileg kiemelt szerepére egy 90 m magas irodaház hívja fel a figyelmet a fejlesztési terület fókuszpontjában, a Budafoki út és a Galvani út sarkán az új Galvani híd hídfőjében.



*Tervezett beépítés és az új Galvani híd látványterve a Duna felől  
forrás: előzetes beépítési koncepció*

**Funkcionális sokszínűség**



*Budafoki úti épületsáv*

*forrás: előzetes beépítési koncepció*

A terület több kíván lenni a környéken sokfelé látható monofunkciós lakófejlesztéseknél. Ezt a lokáció is predesztinálja. Egyértelmű célként fogalmazódik meg a fejlesztés során a funkcionális sokféleség, a szolgáltatásokkal tarkított, vegyes kialakítás, mely a 15 perces város elvét szolgálja. A területen ezért az előzetes beépítési koncepció szerint a domináns lakófunkció mellett (kb. 1800-2000 lakás), irodai funkció és különféle szolgáltató egységek is létesülnek.

Kiemelt cél, hogy a földszinti zónák aktívan csatlakozzanak az épületek közti szabadterekhez. A Budafoki út menti épületekben a lakások a belső park felé tájoltak, míg a Budafoki út felé az itt lakókat és a környék lakosságát kiszolgáló kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó egységek fordulnak.

A Duna-parton önálló bistro kaphat helyet a terület déli sarokpontjában, az új Duna-híd lábában.

Az előzetes beépítési koncepció szerint a fejlesztési terület belső zöld részét körülölelően a térszín alatt kerülnek kialakításra a garázsok, melyek egybefüggő rendszert alkotnak. A garázsrendszer a jelenlegi terepszinttől kiemelve kerül kialakításra igazodva a MÁSZ + 130 cm szintjéhez. A kiemelt térszín, mely a zajhatások ellen is védi a belső részeket a Budafoki útnál kezdődik, az épületek között átjárható zöld rézsúkkal, lépcsőkkel rámpákkal kúszik be a tömbbelsőbe.



*Beépítési koncepció terv*

*forrás: előzetes beépítési koncepció*

**2.1. A FEJLESZTÉSI CÉLOK MEGVALÓSÍTÁS MÓDJA**
**Városszerkezeti pozíció kijelölése**


*A városszerkezeti jelentőségű pozíció jelzése  
forrás: előzetes beépítési koncepció*

A távlatban megvalósuló Galvani-híd a városszerkezetben új, kiemelt jelentőséggel fog bírni, mely felértékeli a helyszín fontosságát. Ennek hangsúlyos megjelenítése városépítészeti elvárható. Az új Duna-híd kiemelt szerepére a Galvani út és Budafoki út sarkán létesülő 90 m magas irodaház méltó módon tud reflektálni.

A Galvani út irányába így fokozatosan emelkedik ki a beépítés a Duna irányából a 45, 65, majd 90 méter magasságig.

Egy új, kiemelt hangsúlypontot adó ikonikus épület nem csak a volt Röck gépgyár területén létesülő BUDABAY CITY megújuló területére hívná fel a figyelmet, hanem a Duna-parti barnamezős fejlesztési térségben létrejövő új városrész déli kapuját is méltó módon ki tudná jelölni.

**Szellős magasházás beépítés**

A magasházás kialakítás lehetőséget nyújt a megfelelő benapozottságra, és a fejlesztési terület átszellőzésére, a zöldfelületekben és szabadterekben gazdag kialakításra.



*Illeszkedés a szellős, magasházás új beépítésekhez  
forrás: előzetes beépítési koncepció*

Az egyes épületek megformálásánál az FRSZ-ben a magasházakra meghatározott karcsúsági szabályoknak megfelel a tervezett beépítés, így a magasházás épületrészek esetén az átlagos alapterület nem nagyobb 900 m<sup>2</sup>-nél és a legnagyobb befoglaló formájuk (vagyis az átlójuk) is legfeljebb 50-55 m lesz. A megfelelő térarányok biztosítása érdekében az épületek között minden esetben legalább 30 m szabad távolság adódik az átfedő homlokzatok között.

A 45-65-90 méteres magasházás beépítés által a terepszint felett a fejlesztési terület egészére vetítve mindössze 30%-os lesz a beépítés mértéke, így a fejlesztési terület legnagyobb része zöldfelületként kerülhet kialakításra, mely mindenki számára átjárhatóvá válik.

**Új közpark a Duna partján**


*Duna-parti közparkhoz csatlakozó épületek  
forrás: előzetes beépítési koncepció*

A Duna-parti sávban az egykori iparvágányok helyén új közpark kerül kialakításra a beruházás keretén belül.

Az új park nem csak az itt lakókat, hanem a távolabbi környéken élőket is szolgálni fogja. Az új parkrészt észak-dél irányba kapcsolódik majd a Duna-parti lineáris rekreációs sávhoz, nyugatra pedig a fejlesztési terület átjárható zöld- és szabadtereihez.

A megújuló Duna-parti közpark sávot a merev struktúrától elszakadó szabadonálló jellegű épületek kísérik. Ez a finom átmenet északon kapcsolódik a Metrodom River hasonló elrendezésű és kialakítású magasházakkal tűzdelt beépítéséhez.

A Dunaparti sávban létesülő közpark zöldfelületei szervesen folynak be a fejlesztési területre a magasházak között a védett zöld tömbbelső irányba.

**Árvízvédelem magasparttal**

A terület árvízvédelmének megoldása magasparti kialakítással tervezett. Ennek megvalósítását részben a terepszinten is lévő garázsszintek, illetve a terület feltöltése tudja biztosítani. A Budafoki út felé tájépítészeti eszközökkel, rézsúkkal, rámpákkal, lépcsőkkel és a földszinten az út felé forduló üzletekkel oldható meg a magaspart szintkülönbsége az út irányába. A projektterületen tervezett domináns lakófunkció a földszinteken létesülő üzlethelyiségek és zöld dombok által szervesen kapcsolódik be a megújuló városrész funkcionális szerkezetébe.

**Autómentes, védett zöld tömbbelső**



*Belső park - előzetes beépítési koncepció  
forrás: előzetes beépítési koncepció*

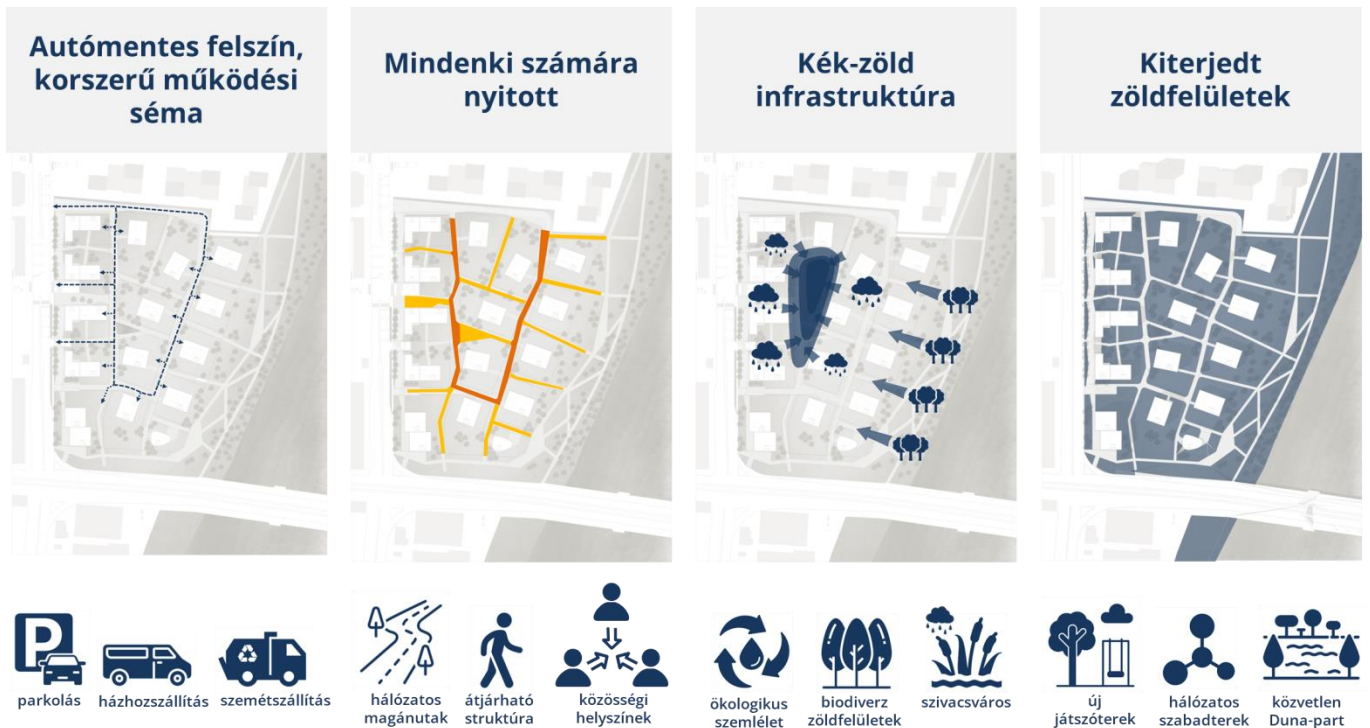
Alapvető célként fogalmazható meg hogy a terület belső része autómentes kialakítású legyen, ezt szolgálja az előzetes beépítési koncepcióban szereplő, térszín alatt kialakításra kerülő garázsrendszert felfűző „köralagút”, ami a parkoláson kívül a citylogisztika (áruszállítás, szemétszállítás, stb.) számára is megadja a lehetőséget a terület belső kiszolgálására.

A fejlesztési terület felszínén így gépjárművek nem jelennek meg. Az épületek között attraktív zöldfelületek és élettel teli gyalogos mikroterek alakulnak ki. Az épületek elrendezése és funkcionális kialakítása úgy kerül megfogalmazásra, hogy az izgalmas belső térrendszer mellett, hogy az itt lakókat szolgálja a környékbeliek számára is kedvező szolgáltatásokat nyújtson.

A belső, védett tömbbelsőben a földszinteken és a földszinti garázsok fölött a publikus zónákhoz félpublikus illetve félpriát zónák kapcsolódnak, átmenetet képezve a földszinti kertkapcsolatos lakások irányába

**Magánutak rendszere**

Tekintettel arra, hogy egységes – a bemutatott koncepciótervet részletező és pontosító – végleges beépítés terv születik, a terület működéséhez és a jogi telekalakításokhoz szükséges magánutak rendszerére az általánostól eltérő szabályokra van szükség. A magánút felülépítését ezért lehetővé kell tenni, ahogy a TÉKA is már alkalmaz ilyen szabályokat.



*Működési sémák*

## 2.2. A BEÉPÍTÉSI KONCEPCIÓ RÉSZLETEI

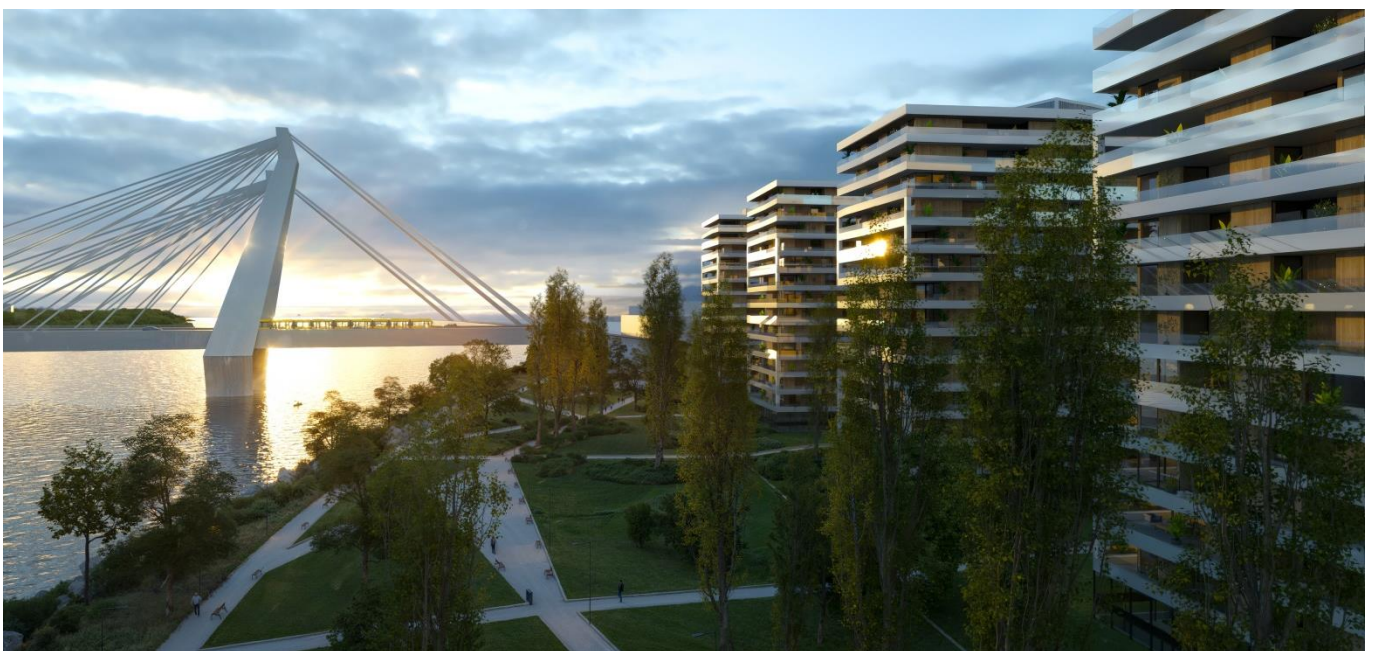
A jelen telepítési tanulmányterv készítésének időszakában a beépítésre számos vázlat készült. A bemutatott beépítési javaslat egy lehetséges kialakítást vázol fel.

### Magasparti kialakítás

A magasparti kialakítás terepszintje érthető módon emelt platformszint létrehozásával is jár. Fontos, hogy a Budafoki út felől az arra való feljutás tájépítészeti eszközökkel kialakítva zöld rézsűk és tereptárgyak együttesével vonzóvá váljanak mind az itt lakók számára, mind pedig az átjárásra lehetőséget adó szisztéma miatt a távolból érkezők számára is, akik célja a Duna mellett kialakuló közpark megközelítése. Ezért fontos szabályként kell majd kezelni a feltöltések pozícióit és magasságát. A platformként kialakuló tetőtertek elrejtik az alattuk lévő garázs szinteket, parkosított felülettel vonzó zöldfelületet kínálnak.



*Dunára tájolt kilátás  
forrás: előzetes beépítési koncepció*



*Mindenki számára elérhető vízpart  
forrás: előzetes beépítési koncepció*

### Telekalakítás - magánút

A fejlesztés ütemezése indokolja a területen belüli több telek kialakítását. Ezek feltárása magánúti kialakítással lehetséges. A magánutak – az egy fejlesztésben megvalósuló beépítési figyelembevételével – szélességét gépjárművel történő megközelítéshez legalább 8,0 méterben, gyalogos és kerékpáros forgalom esetén 3,0 méterben javasolt meghatározni a helyzettől és a megközelítendő telek viszonyától függően. A magasparti kialakítás miatt az emelt terepszint, a „platform” jellegű kialakítás indokolja, hogy a magánút jogi telke a terepszint alatt aláépíthető legyen, emeleti szinten – a közúti úrszelvény biztosítása mellett – akár lefedhető, felülépíthető. A terepszint alatt kialakításra kerülő magánút elzárható a közforgalom elől, míg a felszínen kialakításra kerülő magánút az átjárhatóság érdekében nem.

### Funkció

A létesíthető általános szintterület cca. 85%-a (146.883 m<sup>2</sup>) lakó funkció, nem célszerű ennek korlátozása. A teljes szintterület további 15%-a használható fel iroda, szolgáltatás, kereskedelem, vendéglátás és egyéb funkciók számára.

A Budafoki út mentén, a lakófunkció korlátozása helyett a lakások huzamos tartózkodásra szolgáló helyiségének irányát javasolt úgy meghatározni, hogy azok nyílászárója nem nyílhat a Budafoki út, illetve a Galvani utca irányába a telekhatártól számított 30 méteren belül.

### Magasság



A hídfőt jelző 90 méter magas irodaház  
forrás: előzetes beépítési koncepció

A terület a jövőbeni Galvani híd érkezésének meghatározó első beépített pontja lesz, ami városépítészeti szempontból kiemeltebb kezelést igényel. Ezért, továbbá az átjárható, szellős beépítés érdekében és az északi szomszédos telken létesülő magasházak figyelembevételével itt az épületek magasságát javasolt emelni a hídfő és a Budafoki út irányába. A koncepció javaslata az épületek legmagasabb pontjára nézve a rendezett tereptől mérve:

- a Duna felőli telekhatártól a mért 30 méteres sávban 45 m,
- ezen túl, a Budafoki út felé eső sávban 65 m
- a Galvani út – Budafoki út mellett kialakított saroktelken 90 m

Az épületmagasság, illetve párkánymagasság alkalmazása helyett az épület legmagasabb pontjával való szabályozás – az FRSZ szabályainak figyelembevételével – elegendőnek látszik, természetesen a szabályozás kiegészítő rendszerének alkalmazásával.

### Beépítési mód – építési hely

A látszólag szabadon álló épületek építészeti szempontból zárt sorú beépítési módnak megfelelő építési helyet feltételeznek, annak érdekében, hogy szükség esetén a szomszédos garázsok összeköthetők legyenek (az új TÉKA szabálya ezt már lehetővé is teszi). Az építési helyen belül az épületek a terepszint felett akár zárt sorúan is csatlakozhatnak az alsóbb szinteken, de jellemzően szabadonálló jelleggel kerülnek elhelyezésre. Az építési hely meghatározása során az előkert 5,0 méter, a Duna irányában 10 méter.

### Telepítési szabályok

Az épületek közötti távolság a 30 méter feletti átfedő homlokzatszakaszok között legalább 30 méter a beépítési javaslat alapján, 30 méter alatti homlokzatszakaszok között legalább 20 méter, 16 méter alattiaknál legalább 16 méter legyen. Ez tudja biztosítani, hogy a területen az alacsonyabb és magasabb épülettömegek kissé pulzáló módon érdekes térélményt nyújthassanak.

### Javasolt beépítési paraméterek

A legkisebb telek mérete legalább 1500 m<sup>2</sup>. Az egyes telkek megengedett legnagyobb beépítettsége figyelemmel a különböző telekméretekre

- terepszint alatt 80 %,
- terepszint felett 65%,
- az I. emelet felett 45%.

előírt zöldfelületi arány	25,0%		igényelt zöldtető aránya	
taljavastagság	ivóvízzel locsolt	csapadék- vagy szűrkevízzel locsolt	ivóvízzel locsolt	csapadék- vagy szűrkevízzel locsolt
41-61 cm	40%	45%	62,5%	55,6%
61-81 cm	55%	60%	45,5%	41,7%
81 felett	75%	80%	33,3%	31,3%

Az egyes telkek legkisebb zöldfelületi arányaként elegendő előírni a 25 %-ot, mely részben tetőkertként létrehozott zöldtetőkkel is biztosítható, ami a mai előírásnál nagyobb zöldfelületi fedettséget tud biztosítani a TÉKA alapján a taljavastagság függvényében számítva.

A táblázat mutatja, hogy a szükséges zöldfelület teljes mértékű tetőkerti kialakítása milyen arányú zöldfelületi fedettséget biztosít. Ez azt is jelenti, hogy vegyes alkalmazásban is minden bizonnyal nagyobb lesz a zöldfelületi borítottság, mint a ma előírt arány. A KÉSZ-ben ez további finomszabályozással kiegészíthető.

### Jelenlegi szintterületi nagyságrend megtartása

A terület egészére vonatkozóan a jelenlegi szintterületi nagyságrend megtartása 3,0-as általános szintterületi mutató mellett tud teljesülni. Speciális szabályozást igényelnek az egyes – geometriailag eltérő méretű telkekre vonatkozó eltérő mutatók alkalmazással azzal a feltétellel, hogy a területen a szintterületi nagyságrend nem növekedhet. (Pl. egyes telkek megengedett legnagyobb általános szintterületi mutatója 4,5 is lehet, illetve a magasság függvényében legyen emelhető akár 4,5-tel a 65 méteres illetve a 90 méteres épület esetében.) Ennek célja, hogy a kialakuló magánutak esetében azok „területvesztése” kompenzálható legyen, de más szabályozási eszközökkel a teljes területen megtartott legyen a jelenlegi megengedett szintterületi nagyságrend. Ennek szabályát a KÉSZ-ben lehet majd meghatározni.

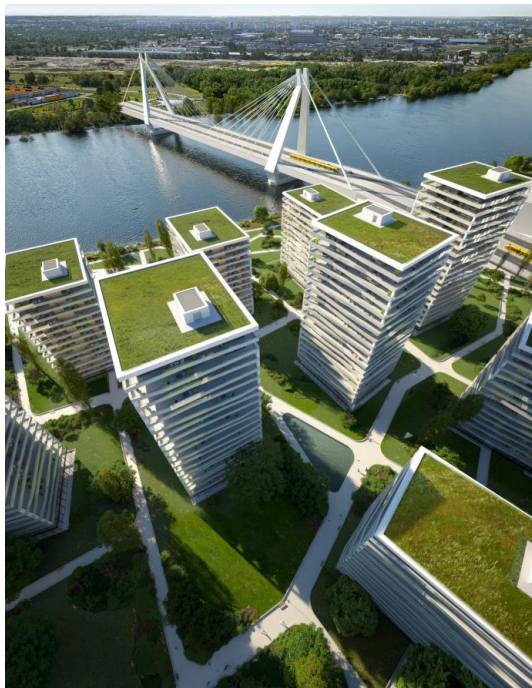
Parkolási szintterületi mutató az adott telek általános szintterületi mutatójának 50%-a is lehessen, hasonló eszközökkel szabályozva biztosítva a javasolt 1,25-ös értéket.

A fejlesztés a nagyságrend miatt ütemezetten valósítható meg, melynek keretében speciális szabályok meghozatalára van szükség oly módon, hogy az egyes telkekre vonatkozó eltérő szintterületi mutatók kiegyenlítettten tudják biztosítani a terület egészére vonatkozó 3,0-as általános és a 1,25-ös parkolási mutatókat. Ezeket a fejlesztést megalapozó beépítési tervben kell meghatározni és a projekt megvalósulása folyamán folyamatosan monitorozni és igazolni, hogy nincs túllépés ebben a vonatkozásban.

### Parkolás

Tekintettel az egységben történő tervezésre a parkolási kötelezettség biztosítását legfeljebb az előírt parkolászám 25%-ában a Fejlesztési területen belül más telken is javasolt lehetővé tenni, emellett a szomszédos telken kialakított gépjárműtárolók terepszint alatt vagy a földszinten egymással legyenek összeköthetőek.

**A projekt adatai** A projekt keretében megvalósításra tervezett beruházás részletei:



**Sajátos telekalakítási és beépítési szabályok, egyedi építési követelmények igénye**

BUDABAY PROJEKT		
1116 Budapest, Budafoki út 68-70		
alap paraméterek		
helyrajzi szám	4011/4	
	leszabályozás előtt	leszabályozás után
telekméret	60.626 m <sup>2</sup>	57.600
bruttó alapterületek		
tervezett bruttó általános szintterület	172.784 m <sup>2</sup>	171.180 m <sup>2</sup>
tervezett bruttó parkolási szintterület	72.751 m <sup>2</sup>	71.325 m <sup>2</sup>
tervezett bruttó szintterület összesen	245.535 m <sup>2</sup>	242.505 m <sup>2</sup>
kialakítandó funkcionális egységek		
• lakás	~ 145 ezer m <sup>2</sup> bruttó terület ~ 1.800-2000 db	
• iroda, üzlethelyiségek – kereskedelem, vendéglátás, szolgáltatások	25 ezer m <sup>2</sup> bruttó terület	
• tervi státusz	konceptióterv	

A projekt megvalósítása akkor eredményezhet kellően szellős, jól élhető beépítést, ha a hatályos településrendezési eszközökben foglalt paraméterek változtatásra kerülnek. Ezen belül kifejezetten a magassági paraméterek, melyeket a helyszín kiemelt városszerkezeti pozíciója is megkíván, növelésre kerülnek. Ezzel együtt több egyéb rendelkezés módosítása is kívánatos az értékteremtő vízió megvalósításához.

A fejlesztés gyors és eredményes megkezdése érdekében ezért módosítások, eltérések szükségesek:

- Budapest Főváros Településszerkezeti Terve,
- Fővárosi Rendezési Szabályzat,
- a Kerületi Építési Szabályzat,

egyes előírásai tekintetében, ennek kezdeményezésére készült a jelen telepítési tanulmányterv.

**Javaslatok a településrendezési tervek módosítása során**

- A fejlesztési területet
- Vt-H területfelhasználási egységbe kell sorolni a későbbi TÉKA szerinti funkcionális megkötések problémájának feloldása érdekében, és
  - továbbra is biztosítani szükséges a jelenleg létesíthető szintterületi nagyságrendet.

A Galvani híd helybiztosítása érdekében a telek Galvani út felé eső új közterületi határa legfeljebb a hatályos TSZT szerinti 25 méteres sávban kerüljön kiszabályozásra.

**Jelen telepítési tanulmányterv célja a fővárosi tervek, azaz a TSZT és az FRSZ módosításának kezdeményezése. A módosítás javaslatát a Szabályozási koncepció tartalmazza.**

A kerületi szabályozás módosítása a TSZT és az FRSZ módosítása után történhet meg, így a jelen beépítési javaslat egy lehetséges és nem végleges beépítési koncepcióként értékelhető.

Részletes kidolgozása után kerül önálló telepítési tanulmánytervként benyújtásra a kerületi önkormányzathoz a KÉSZ módosítás kezdeményezéseként.



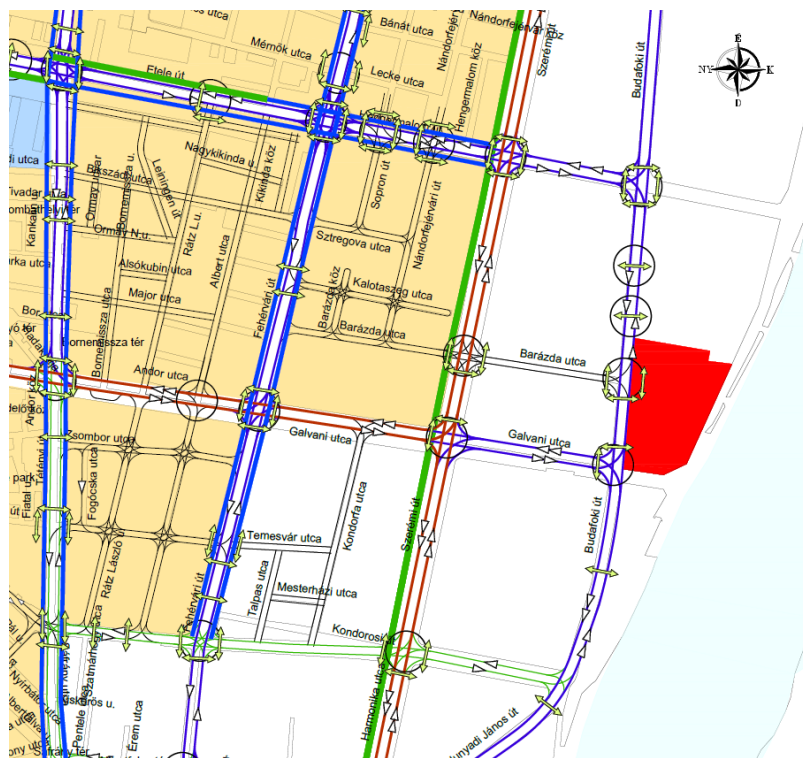
# MŰSZAKI ÉS HUMÁN INFRASTRUKTÚRA-FEJLESZTÉSEK

## I. KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA

### 1. KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS

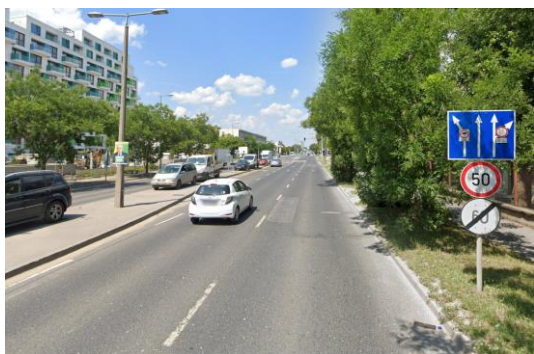
#### 1.1. JELENLEGI KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS

-  Jelenlegi közúti hálózat
-  Önálló kerékpárút
-  Kerékpársáv
-  Kijelölt gyalogos átkelőhely
-  Jelzőlámpás csomópont
-  30 km/h korlátozott sebességű övezet
-  Lakó-pihenő övezet
-  Fejlesztési terület



Jelenlegi térségi közúthálózati elemek ▶  
forrás: Közlekedés Kft.

#### gépjárművel való megközelítés



50 km/ó sebességkorlátozás határa  
forrás: google streetview 2024 június

A tervezési terület, a XI. kerület a Budafoki út 68-70. sz. alatt, a Budafoki út, Galvani út és a Duna folyam között helyezkedik el.

A szerkezeti szempontból kedvező Kelenföld merőleges észak-déli és kelet-nyugati úthálózati struktúrája lehetőséget ad a forgalom megosztására.

A projekthelyszín tömbjének főútvonalról történő közvetlen megközelítése három irányból is biztosított, a terület a **főváros I. rendű főútvonal-hálózatához a Szerémi úton át kapcsolódik**.

A dél-buda (és Érd környéke) – Pesti belváros viszonylatban a Rákóczi híd a fő megközelítési útvonal, mely a Budafoki úton keresztül is haladhat, ugyanakkor ez a forgalom elsősorban a vele párhuzamos Szerémi úton halad. Ellenkező irányba a Rákóczi híd kapcsolatai okán szintén a Szerémi úton halad ez a forgalom. A Budai alsó rakparttal való egyértelmű kapcsolata miatt ugyanakkor ez az észak-dél irányú átmenő forgalom jelentkezik az úton.

A **Budafoki út szerepe** kettős, fontos észak-dél irányú kapcsolatot nyújt, egyben a **funkcionálisan megújuló Duna-part menti barnamezős zóna feltárásáért is felel**.

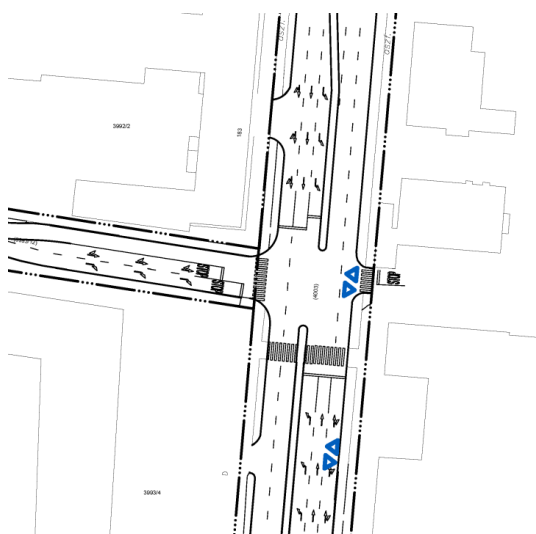
A Budafoki út külsőbb szakaszán érvényben lévő 60 km/ó sebességkorlátozás a Lokomotív ház / Elite lakópark vonalában vált, innenől maximum 50 km/ó sebességgel haladhat a forgalom. **A lakófunkció délebbre húzódásával az 50 km/órás sebességkorlátozás kiterjesztése indokolt a tömb teljes hosszában.**

A **távlati Galvani hídkapcsolat kialakításával** a közúti megközelítési adottságok **tovább javulhatnak**, a korábbi elképzelésekhez képest a hatályos elképzelések alapján szintbeli csomópontok, keresztezések kialakítása tervezett, mellyel jelentősen javulni tud a terület elérhetősége.

	JELENLÉGI TELEKHATÁR VIZSGÁLT INGATLAN
	HELYRAJZI SZÁM
	ÚTBURKOLAT SZEGÉLY
	FORGALOMTECHNIKAI FELFESTÉS
	FORGALOMTECHNIKAI JELZÓTÁBLA
	MEGLÉVŐ KÖZÚTI KAPCSOLAT



*Jelenlegi közúti állapot ▶  
forrás: Közlekedés Kft.*



*Barázda utcai csomópont jelenlegi állapota  
forrás: Közlekedés Kft.*

A fejlesztési terület jelenlegi 4 db közúti kapcsolata a Budafoki útra van szervezve. A Barázda utcával szemben található behajtó be van vonva a jelzőlámpás csomópont szabályozásába, ahol mind a három közúti irány biztosított, a több meglévő behajtóban csak kisíves járműmozgások lehetségesek.

A területet déli irányból határoló Galvani út érintett szakasza zsákutca, hálózati szerepe nincsen, a közterület rendezetlen, a burkolatok rossz állapotúak, a közvilágítás és a csapadékvíz elvezetés nincsen kiépítve.


A tömböt nyugati oldalról határoló Budafoki út II. rendű főút, a tervezési terület előtti keresztmetszeti kialakításában irányonként 2 forgalmi sávós útpálya, középső elválasztó sziget, kétoldali helyenként fásított zöldsáv és kétoldali kiépített járdaburkolat található. Az úton a közvilágítás és a csapadékvíz elvezetés kiépített.

A Budafoki úton a meglévő forgalom mértéke és a több forgalmi sávós útpályák miatt a csatlakozó, keresztező utak találkozásában jelzőlámpás szabályozás került kiépítésre, a tervezési terület környezetében a Galvani úton, a Barázda úton a bevásárló csarnok déli oldalán és a Sztregova köznél továbbá a Hengermalom útnál.

## 1.2. JELENLEGI TEHERFORGALMI KÖZÚTI KÖZLEKEDÉS

A tervezési terület Dél-Buda 12 tonnás ösztömög korlátozott övezetbe tartozik.

**2. TERVEZETT FORGALMI REND**

-  JELENLEGI TELEKHÁTÁR  
VIZSGÁLT INGATLAN
-  HELYRAJZI SZÁM
-  ÚTBURKOLAT SZEGÉLY
-  FORGALOMTECHNIKAI  
FELFESTÉS
-  FORGALOMTECHNIKAI  
JELZŐTÁBLA
-  MEGLÉVŐ-MEGMARADÓ  
KÖZÜTI KAPCSOLAT
-  MEGLÉVŐ-ÁTHELYEZETT  
KÖZÜTI KAPCSOLAT

► **Tervezett forgalmi rend**

forrás: Közlekedés Kft.

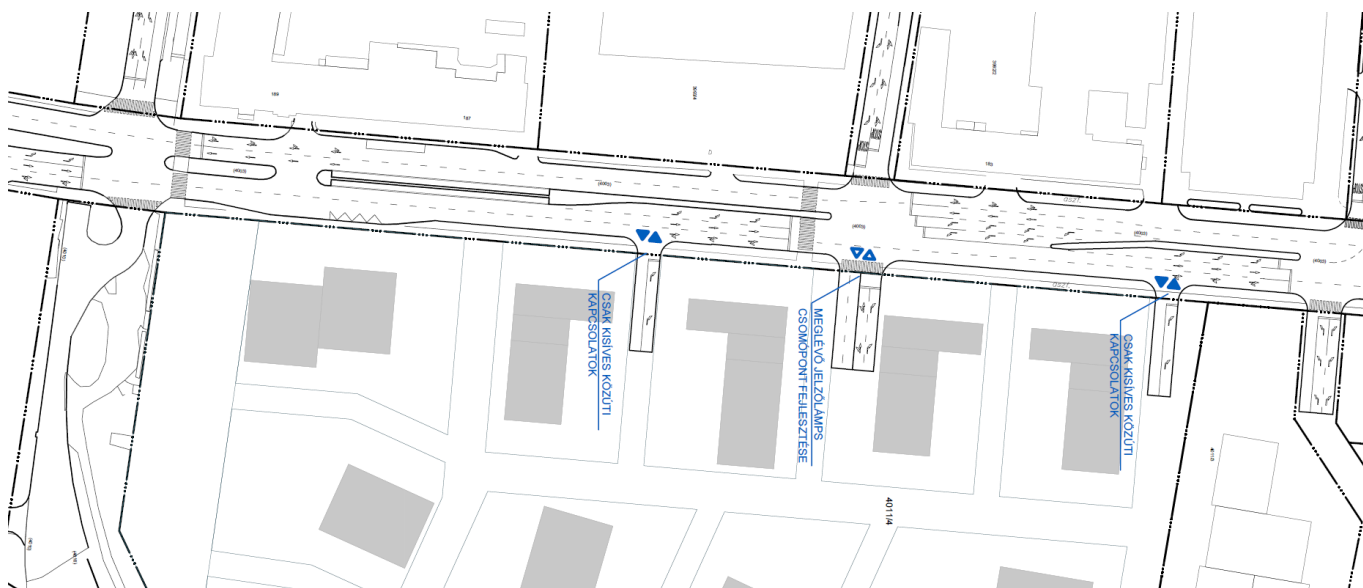


Az épületek megvalósítása magában foglalja a **jogszámban előírt jármű és kerékpártárolók elhelyezését is a magánterületen belül**. Erre a célra a tervezett épületekben fognak megvalósulni a parkolók és kerékpártárolók.

A magángarázsokat kiszolgáló közúti kapcsolatok a terület elhelyezkedéséből adódóan a Budafoki útra lesznek szervezve. **A több épületből álló beépítés szükségessé teszi a fejlesztési területen belül belső gyűjtő út és/vagy földalatti gyűjtő folyosó kiépítését**, ami a Budafoki útra több helyen tud csatlakozni.

A környező úthálózat szerkezetéből adódóan a **Barázda utcával szemben közúti fő kapcsolat tud létesülni**, ahol a ki- és a behajtás minden irányból biztosítható. Javasolt a két kifelé vezető és a két fogadó irány kiépítése, főleg a belváros irányú hazatérő forgalom részére. **A Budafoki útra szervezett többi közúti csatlakozás csak korlátozott szerepet tud betölteni**, ezekben kizárólag kisíves járműmozgások biztosíthatók.

A távlati Galvani híd figyelembevételé miatt a **Galvani útra fő közúti kapcsolat kialakítása nem javasol**, de a híd megépítése idejéig felhagyható tartalék vagy másodlagos közúti kapcsolat kiépítése elképzelhető.



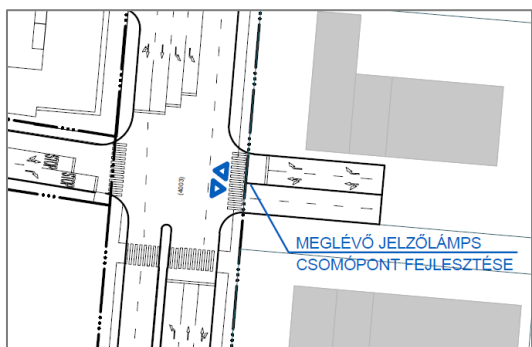
Forgalmi rend az új csomópontoknál

forrás: Közlekedés Kft.



Északi csomópont

Az új északi kapcsolat kizárólag kisíves közúti megközelítést tesz lehetővé, mely egyrészt az északi telkek megközelítését szolgálja, másrészt a terület centrum irányú elhagyásában vesz részt, kedvező módon osztva szét a területen belülről irányuló forgalmat.



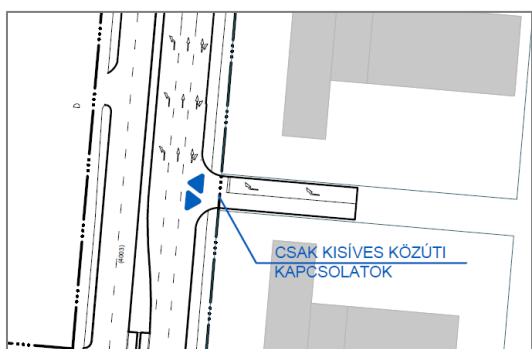
Barázda utcai csomópont

A Barázda utcai csomópont a Barázda utca tengelyében kerül kialakításra, ez adja a projektterület fő megközelítését. Északi irányból érkező a két balra kanyarodó sáv szolgálja a belváros irányú hazatérő forgalmat.

A terület elhagyása ebben a csomópontban déli irányba is megadható.

A csomópontban lehetőség nyílik az egyenes irányok megadására is, továbbá értelemszerűen a kisíves be- és kikanyarodások itt is kialakíthatók.

A gyalogos átkelő a Barázda utca déli oldalán megtartásra kerül. Az épületek megfelelő telepítésével a gyalogosok így egy fogadótérre érkehetnek.



Déli csomópont

A Barázda utcától délre egy új, kisíves kapcsolatokat adó csomópont kap helyet.

A projektterület déli sarkán lévő 90 méteres irodaház számára további egy önálló ki-behajtó nyújthat kisíves megközelítést az irodaházról északra elhelyezve.

**3. PARKOLÁS**

**3.1. PARKOLÁS**

*Parkolás*



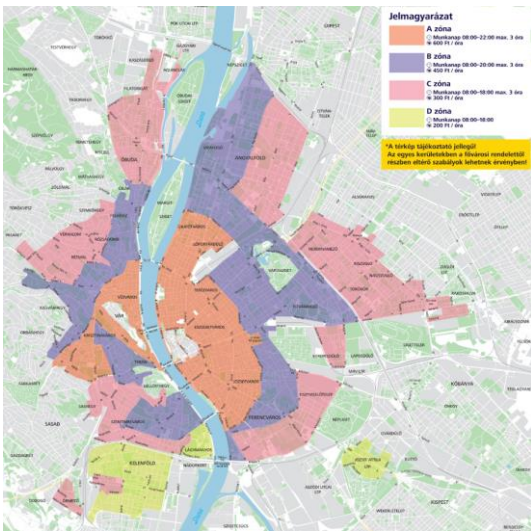
*középső parkolók  
forrás: saját fotó*

A XI. kerületben, mint Budapest belső kerületeiben a díjköteles várakozási övezet bevezetése került és folyamatosan bővítés alatt van. A díjköteles várakozási övezetek bevezetése óta érzékelhetően megváltoztak a parkolási szokások, de **a lakossági parkolás továbbra is jelentős**. A tervezési terület környezetében a Szerémi út keleti oldala és a Duna közötti területen a díjköteles övezet kijelölése még nem valósult meg, a határoló Budafoki út mentén a megállás, várakozás tilos, a Galvani út zsákutcájában a parkolás forgalomtechnikai eszközökkel nincsen kijelölve, a parkolás zöldfelületen történik. A Budafoki út középső elválasztó szigete két oldalán párhuzamos parkoló van kijelölve, de maga az elválasztó sziget teljes hosszában is szabálytalan parkolás tapasztalható, a gyalogos megközelítés így veszélyes.

A Fővárosi Közgyűlés elfogadta 2022. júniusban az egységesített parkolási övezetrendszer bevezetését Budapesten, mely 2022. szeptember 5-én életbe lépett.

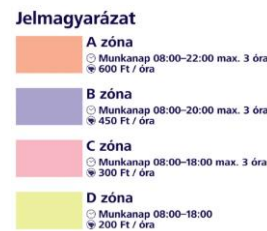
**3.2. TERVEZETT PARKOLÁS**

**A tervezett beépítés parkoló férőhely kapacitásának jelentős része pincszinti mélygarázsban és földszinti teremgarázsban biztosított.**



*parkolási zónák 2024.05.15.-től  
forrás: bkk.hu*

A tervezési terület környezetében a főutak és a mellékutak mentén a jelenlegi parkolási rend változatlan maradhat, várható a terület és környezetének díjköteles várakozó övezetbe vonása.



*A terület belső forgalmi folyosói, parkolók feltárása  
forrás: saját ábra*

Alapvető célként fogalmazható meg hogy a terület belső része autómentes kialakítású legyen, ezt szolgálja az előzetes beépítési koncepcióban szereplő, térszín alatt kialakításra kerülő garázsrendszert felfűző „körálagút”, ami a parkoláson kívül a citylogisztika (áruszállítás, szemétszállítás, stb.) számára is megadja a lehetőséget a terület belső kiszolgálására.

A fejlesztési terület felszínén így gépjárművek nem jelennek meg.









## 4. KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

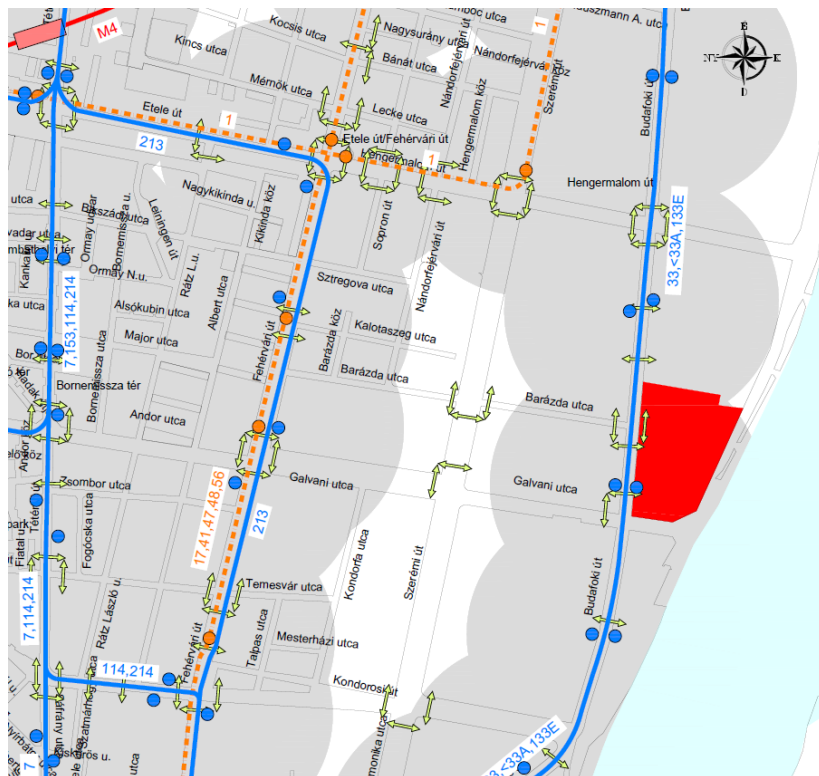
### 4.1. JELENLEGI KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

A tervezési terület környezetében a Budafoki úton közlekedő 33-as autóbusszalád biztosítja a közösségi közlekedési kiszolgálást, a tervezési terület vonzáskörzetében két megálló pár is található. A Fehérvári úton és Hengermalom úton közlekedő 17, 41, 47, 48, 56 és 1-es villamosok kapacitás tartalék jelentős, de a területtől 850-1000 m gyaloglási távolságra található, ezért ezek jó közösségi közlekedési kapcsolatnak nem mondhatók.

A 33-as autóbusszalád jó kapcsolatot biztosít a területnek, elérhetővé válik az 1-es, a 4-es, a 6-os villamosok, a Móricz Zsigmond körtér, illetve a 4-es metróvonal, de kapacitástartalékuk korlátozott.

-  Villamosvonal
-  Autóbusz viszonylat
-  Villamos megállóhely viszonylatszámával
-  Autóbusz megállóhely viszonylatszámával
-  Kijelölt gyalogos átkelőhely
-  300m rágyaloglási távolság
-  F120 fejlesztési terület

▲ ► *Közösségi közlekedési fejlesztések*  
forrás: Közlekedés Kft



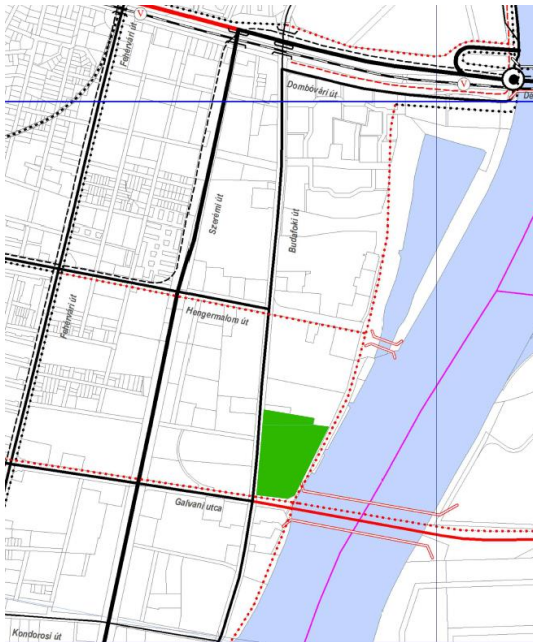
### 4.2. TERVEZETT KÖZÖSSÉGI KÖZLEKEDÉS

A fejlesztés időszakában a közösségi közlekedésben nincs változás, a **meglévő buszviszonylatokkal a terület kellőképpen kiszolgált.**

Távlatban a Galvani híd megvalósítása időszakában a közösségi közlekedés jelentős fejlesztése várható. (ld. Távlati közlekedésfejlesztés fejezet)

## 5. TÁVLATI KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSEK

### 5.1. TERVEZETT ÁLTALÁNOS TÉRSÉGI KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSEK



A várható közlekedésfejlesztési elemek a TSZT 2. Közlekedési infrastruktúra tervlapján  
forrás: TSZT

A tervezési területet érinti a főúthálózat-fejlesztési elképzelés a Galvani híd megépítése és a Hamzsabégi út kiépítése a Szerémi út és a Budaörsi út között.

- A Hamzsabégi út fejlesztés célja a budai hegyvidéki és agglomerációs területek közötti kapcsolatának kialakítása a Lágymányosi híddal, a belső városrészek főúthálózatának és hídjainak tehermentesítésére. A megvalósítás távlata jelenleg bizonytalan.
- A Galvani út folytatásában létesülő Galvani híd a kerület kedvezőbb Pest és Buda közötti kapcsolatrendszerének javításában jelentős szerepet fog kapni.

JÖVŐHÁGYANDÓ ELEMÉK		Tervezett elemek		Tájékoztató elemek	
MEGLÉVŐ	TERVEZETT	MEGLÉVŐ	TERVEZETT	MEGLÉVŐ	TERVEZETT

### 5.2. A TERVEZETT GALVANI HÍD

#### A Galvani híd elképzelései



A tervezett Galvani híd látványterve  
forrás: BFK Budapest Fejlesztési Központ



A tervezett Galvani híd látványterve  
forrás: BFK Budapest Fejlesztési Központ

A projekt helyszín tömbjének déli határa az a Galvani utca, mely közlekedési szempontból is jelentős átalakulás előtt áll a fővárosi rendezési és fejlesztési elképzelések alapján, az lesz ugyanis a Budapest déli városrészeinek összeköttetését szolgáló új Duna-híd budai megérkezési pontja. A Galvani híd megépítésének fő célja a város déli területein fellépő közlekedési kapcsolati hiányok pótlása, ezáltal a belvárosi területek forgalomcsillapításának elősegítése és nem utolsósorban a főváros déli részén húzódó összefüggő, nagy kiterjedésű rozsdávezeti térség fejlesztésének előrelendítése. Az állami finanszírozásban megvalósuló projekt településrendezési kereteit Budapest Főváros Önkormányzatának 32/2021.(IX.13.) Főv. Kgy. rendelete is rögzíti és biztosítja.

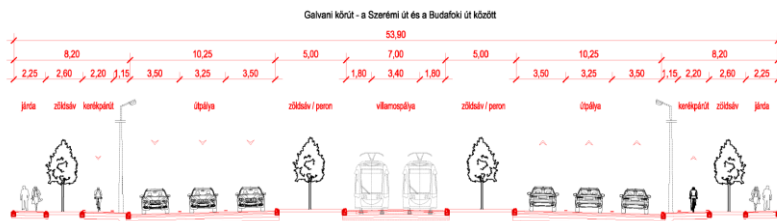
„A (Galvani híd) projekt megvalósulásával a IX., a XI. és a XXI. kerületek között csökken az eljutási idő. Jelentősen javul a kerékpáros közlekedési lehetőség Dél-Buda és Csepel között.

A belső városmag forgalmának mérséklése, a területidegen forgalom kiszorítása megvalósíthatóvá válik. A kiépített szakasz részben pótolja továbbá Kispest és Pesterzsébet belső zónájának nehezen átjárható közúti kapcsolatát és Ferencváros déli határa menti területek kapacitív feltárását.”

forrás: Az Új Duna-híd és kapcsolódó közlekedési infrastruktúra I. szakaszának vonatkozásában

► **Tervezett Galvani híd keresztmetszeti rajza**

forrás: Duna-parti Építési Szabályzat módosítása IX. ütem XI. kerület Duna-parti területére 32/2021.(IX.13.) Főv. Kgy. rendelete alátámasztó munkarész



- Közhaznátú zöldfelület
- Gyalogos felület
- Kerékpárút
- Közúti vasút (villamos) pályája
- Meglévő faegyed / facsoport
- Meglévő értékes faegyed
- Tervezett faegyed, fasor
- Meglévő parti erdő
- Gépjárműforgalmú útburkolat
- Fővérvonal, töltés
- Módosítással érintett terület határa



▲ ► **Galvani híd budai hídfőjének terve**

forrás: Duna-parti Építési Szabályzat módosítása IX. ütem XI. kerület Duna-parti területére 32/2021.(IX.13.) Főv. Kgy. rendelete alátámasztó munkarész





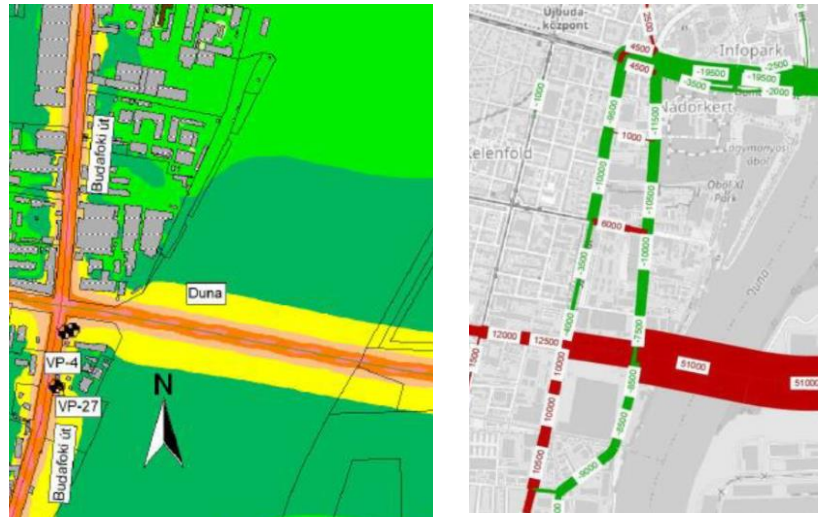
**5.3. A TERVEZETT GALVANI HÍD FORGALMI TERHELÉSE**

A Galvani hídon megjelenő villamosközlekedés terhelését 6.900 utazás/nap értékre becsülte a Budapest, Galvani utca – Illatos út vonalában építendő útra vonatkozó megvalósíthatósági tanulmány alapján készített Döntéselőkészítő tanulmány (FŐMTERV Zrt).

Az új hídon a forgalom átvezetése 2x3 forgalmi sávon történhet majd, az úrszelvénybe kötőtpályás közlekedési nyomvonal kialakítása is tervezett, ezzel tovább bővítve a helyszín villamos viszonylatokkal való érintettségét.

**A forgalmi modellezés szerint a Budafoki út forgalma a híd megépítésével jelentősen csökken.**

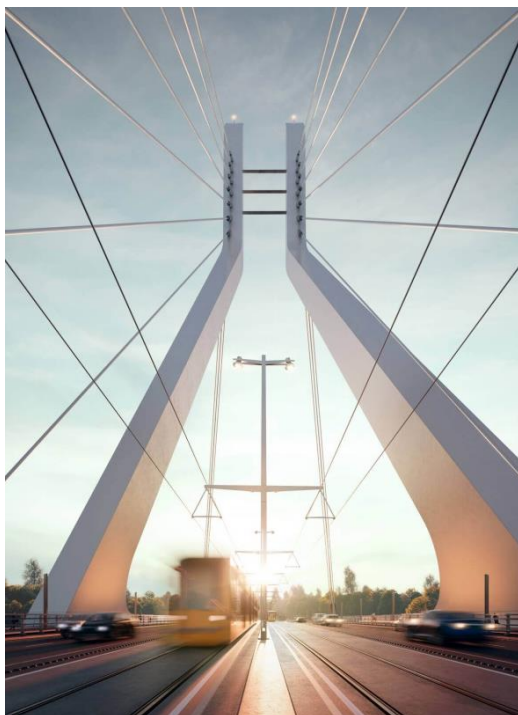
A térségre készített zajvédelmi térképen látható, hogy a tervezett híd a telek déli részén befolyásolja a zajszennyezés mértékét.



Zajtérkép a térségre

Forgalmi térkép

**5.4. TERVEZETT KAPCSOLÓDÁSOK A KÖZÚTHÁLÓZATBA**



Javuló közlekedési kapcsolatok a Galvanihíd által  
forrás: Budapesti Fejlesztési Központ

A lokális közösségi közlekedési ellátottság megfelelőnek mondható. A Fehérvári úton közlekedő, Kalotaszeg utcai felszíni kötőtpályás fonódó villamos kapcsolat 500 méteres távolságával ugyan túlnyúlik a kényelmes 300 méteres rágyalogási távolságon, ugyanakkor a fővárosi buszhálózat meglévő nyomvonalain a terület a 33 (Móricz Zsigmond körtér – Nagytétény, ipartelep) és 133E (Nagytétény, Erdélyi utca vasútállomás - Újpalota, Nyírpalota út vasútállomás) jelzésű viszonylatokkal szintén, kényelmesen elérhető. A fonódó villamossal kapcsolódó új villamos vonal tervezett 5 megállóhelyen kapcsolódik be a közlekedési hálózatba, melyek az alábbi meglévő megállóhelyeket érintik:

- Fehérvári út
- Szerémi út
- Budafoki út
- Weiss Manfréd út H7
- Soroksári út H6

Mindezen felül a 2015 óta jelenlévő M4 metró jelentősen megnöveli a terület elérhetőségét a Keleti pályaudvar és a Kelenföldi pályaudvar között.

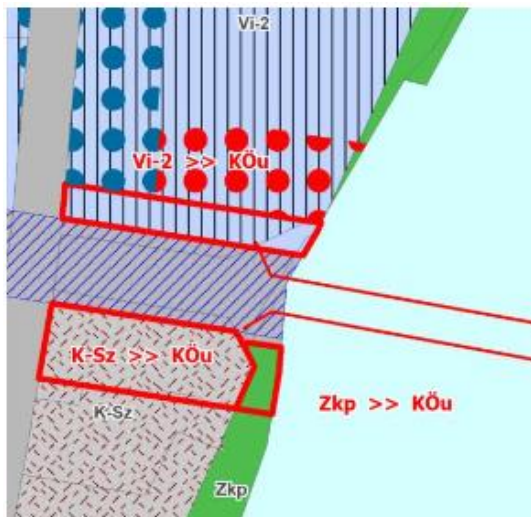
A főváros dél-nyugati környezetének távolsági és helyközi autóbusz közlekedése, valamint a vasúti közlekedés (1., 30., 40. számú vasútvonal) a projekthelyszínről 2,5 km-es úton megközelíthető.

A Galvani hídkapcsolat kialakításával várhatóan a tömegközlekedési adottságok is tovább javulhatnak, ugyanis a megépítendő új Duna-híddal egyidejűleg a Galvani utca – Illatos út vonalában, valamint a Fehérvári út és az Üllői út – Határ úti csomópont közötti kapcsolódó közlekedési hálózat kialakítása is tervezett, így Csepel északi részével, illetve a Dél-pesti területekkel is újabb összeköttetések létesítésére nyílik lehetőség.

- ▶ **A tervezett Galvani híd szerkezeti jelentősége**  
forrás: BFK Budapest Fejlesztési Központ



### 5.5. TSZT MÓDOSÍTÁS 2021



A híd engedélyeztetése kapcsán eseti TSZT módosítás készült. A TSZT a fent leírtak alapján 2021 szeptemberében került módosításra, melynek célja a híd térfoglalásának biztosítása volt.

A korábbi TSZT a projektterületet érintően még jelentősen kisebb területet határozott meg, infrastrukturális területbiztosításként a jelenleg hatályoshoz képest. A hídfő térségében növelt Köu-3 területbe sorolás a projektterületet a korábbinál nagyobb mértékben érinti.

Bár a kerületi építési szabályozat még nem került módosításra, a hatályos szabályozási terv még a korábbi területsáv jelölését tartalmazza, mint nem beépíthető területsávot, a jelen telepítési tanulmányterv – követve a hatályos TSZT szerinti jelölést – ennek mentén tesz javaslatot a TSZT területfelhasználási egységének módosítására és a sűrűségi értékek korrekciójára.

#### *A tervezett Galvani híd miatti TSZT módosítással érintett területsávok*

*forrás: TSZT és FRSZ eseti módosítása az Új Duna-híd és kapcsolódó közlekedési infrastruktúra I. szakaszának vonatkozásában - BFVT KFT -2021.*

## II. KÖZMŰ- ÉS HÍRKÖZLÉSI INFRASTRUKTÚRA

### 1. JELENLEGI KÖZMŰ INFRASTRUKTÚRA ELLÁTOTSÁG



*E-közmű - genplan*

A térség, benne a funkcióváltásra javasolt terület közműellátására jelenleg is teljes közműellátás áll rendelkezésre, amelyhez a közhálózati vízellátás, a szenny- és csapadékvíz elvezetés, a villamosenergia ellátás, a gázellátás, a térség számára távhőellátás és az elektronikus hírközlés biztosított.

A hírközlési vezetékek a Budafoki út felől közelítik meg a területet, illetve a Barázda utcánál ad bekötést a telekre.

A Budafoki út tengelyében nagynyomású gázvezeték fut felszín alatt mely mellett egyéb termékvezetékek is megtalálhatók.

Az út nyugati oldalán felszín felett vezetett távhő gerincvezeték is húzódik. A projekthelysín meglévő távhőhálózatra való rákötése nem tervezett.

A terület vízellátása a és szennyvízelvezetése a Galvani utca felől megoldott.

A Budafoki út és a Duna között fekvő 4011/4 hrsz-ú barnamezős területen fekszik az egykori volt Röck István gépgyár/április 4. Gépipari Művek telephelye, amelynek egyes épületei ma már részben romos, részben életveszélyes állapotban vannak.

A vizsgált terület régen beépített része a kerületnek, így közműellátása is régen kiépítésre került, s régóta teljes közműellátással rendelkezik. A teljes közműellátásra kiépítették a közüzemű vízellátást, a köcsatornás szennyvíz- és csapadékvíz elvezetést, a villamosenergia ellátást, földgáz- és a távhőellátást, valamint a vezetékes elektronikus hírközlést. A területet kiszolgáló elosztóhálózatok mellett jelentős gerinchálózatok kerültek kiépítésre a Budafoki úton, amelyek helyfoglalását védő- és biztonsági övezeteiknek helyigényét az ágazati előírásoknak megfelelően biztosítani kell.

Mivel a terület jelentős hányadának a beépítése és a közműellátása is döntően régi építésű, műszaki állapotuk változó, az elöregedő vezetékek cseréjével is számolni kell. Fel kell hívni a figyelmet továbbá arra, hogy a fejlesztéssel érintett barnamezős területen a korábbi funkciók ellátáshoz kiépített belső közműhálózati elemek találhatóak, amelyek gondos feltárása és felszámolása szükséges az új beépítések kivitelezése folyamán.

A közműérintettség vizsgálata két-irányú. Elsősorban vizsgálni kell az érintett terület közművesítéssel összefüggő természeti adottságait, valamint a közművek művi adottságait és másodsorban a tervezett beruházás okozta fejlesztési igényeket és azok biztosítási lehetőségeit.

A vizsgált terület és térségének természeti adottságai:

- a 27/2004. (XII.25.) KvVM rendelet melléklete alapján a felszín alatti víz szempontjából érzékeny területen, valamint kiemelten érzékeny felszín alatti vízminőség-védelmi területen fekszik,
- a 9/2019 (VI.14.) MvM rendelet mellékletében rögzítettek alapján vízminőség-védelmi terület övezetén fekszik,
- a Duna közelsége miatt, a jelenlegi kijelölt elsőrendű védvonaltól árvízvédelmi szempontból a 83/2014. (III. 14.) számú kormányrendelet a mentett oldal felé mérve a 110 m-es fakadóvízveszéllyel érintett területsáv kijelölését írja elő, amely érinti a területet. A fakadóvízzel való veszélyeztetés területfelhasználási korlátozását nem okoz, de az építés során, mint veszélyeztető tényezőt, figyelembe kell venni.

Ezek a természeti adottságok építési korlátozást nem okoznak, csak a felszín alatti vízkészletek védelmének igényét szigorúbban kell teljesíteni, valamint a

mélyépítésnél az árvízvédelmi fakadóvízveszélyt figyelembe kell venni.

A közművek vizsgálata az E-közmű nyilvántartásának a felhasználásával készült.

#### Vízellátás

A vizsgált terület vízellátását a Duna északi és déli partja mellé telepített kútsorokkal kitermelt vízzel biztosítják.

Hálózati szempontból az ún. 20-as számú, ún. Pesti alapzóna ellátási körzetéhez tartozó, Budafoki úton haladó NÁ 300-as öv, illetve NÁ 200-as ac vezetékéről építettek ki bekötést.

A vízvezetékekre az előírásoknak megfelelően a szükséges tűzvíz csapok elhelyezésre kerültek, amelyek a térség számára megfelelő tűzvíz ellátást biztosítani tudják.



#### Vízvezetés

A vizsgált terület szenny- és csapadékvizeinek elvezetésére egyesített rendszerű csatornahálózatot építettek ki.

A vizsgált terület a Budafoki úti egyesített rendszerű főgyűjtő csatornához csatlakozik, amely az összegyűjtött szenny- és csapadékvizeket a Kelenföldi szivattyútelepre vezet, ahonnan a Duna alatt 2x1200-as vb nyomott vezetéken keresztül továbbszállítják a Budapesti Központi Szennyvíztisztító Telepre.

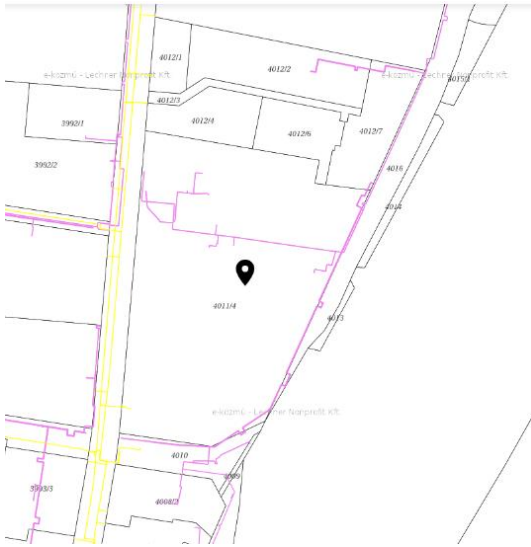


#### Villamosenergia ellátás

A vizsgált terület villamosenergia ellátását a szolgáltató 10 kV-os középfeszültségű hálózati rendszeréről biztosítja, amelynek táppontjai a kerület ellátását szolgáló alállomások, a Lágymányosi utcában üzemelő, Lágymányos és a Hauszmann Alajos utcában üzemelő Kelenföld 132/10 kV-os alállomások.

A fogyasztói igények a transzformátoroktól táplált kiefeszültségű elosztóhálózatról nyernek kielégítést. A kiefeszültségű elosztóhálózat, hasonlóan a középfeszültségű hálózatokhoz, döntően földalatti kivitelezéssel épültek.

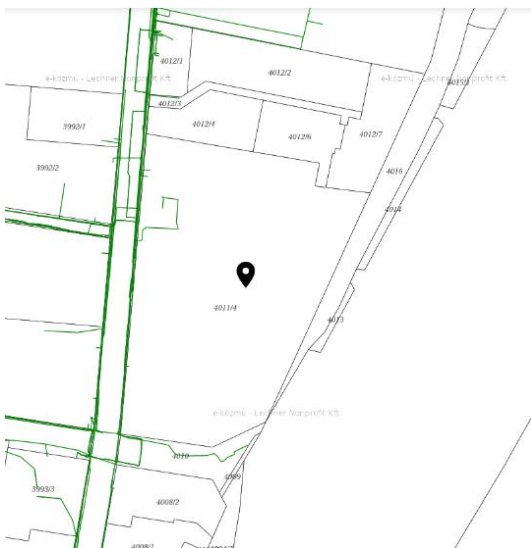




#### Földgáz- és távhőellátás

A vizsgált terület gázellátása a Budatétény gázátadó állomás és a Kelenföldi Hőerőmű között kiépült, Budafoki úton haladó DN 500 HA nagyközépnomású gerincvezetékéről épült ki, amely a primer energiahordozó ellátása mellett a környék ellátásának is a bázisa.

A vizsgált tömb távhőellátására a Duna-part mentén kiépült egy NA 150-es átmérőjű távhővezetékpár is, amelynek bázisa szintén a Kelenföldi Hőerőmű.



A vizsgált terület és térségének vezetékes hírközlési szolgáltatója a Magyar Telekom Nyrt., de kiépített hálózattal az One Magyarország is rendelkezik.

A kiépített hálózatok földkábelként, részben alépitménybe fektetve épültek ki.

## 2. TERVEZETT KÖZMŰ INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSI IGÉNYEK

Az új beépítés megvalósításához a jelenlegi beépítés felszámolása szükséges. A meglévő felépítmények felszámolásával egyidejűleg azok jelenlegi közműellátását is fel kell számolni, funkciót vesztett vezetékeket kibontással kell eltávolítani és azok közhálózati csatlakozásait szakszerűen le kell zárni.

A vizsgált terület nagyvízi meder érintettsége miatt a magas part kialakításához szükséges feltöltés ellenére magasabb talajvízállás előfordulására is számítani kell. A talajvizek, rétegvizek mozgása ezért a továbbtervezés során, a terület beépítésénél nem hagyhatók figyelmen kívül. A felszín alatti vizek továbbvezetését mindenegyes felszín alá nyúló beépítésnél meg kell oldani.

Az új hasznosítás, összhangban a hatályos helyi építési szabályzattal, mint beépítésre szánt területhasznosítás feltétele a teljes közműellátás megoldása. A teljes közműellátás biztosítására ki kell építeni a közüzemi vízellátást, a közcsatornás szennyvízelvezetést, a csapadékvíz elvezetést, a villamosenergia ellátást, a vezetékes termikus energiaellátást és az elektronikus hírközlési ellátást.

Az előzetes tervek alapján a területen kb. 1800-2000 lakás, valamint irodai funkció és különféle szolgáltató egységek létesítése várható, annak teljes közműellátásához a táblázatban foglalt közműigények prognosztizálhatók.

vízigény	keletkező szennyvíz	villamos-energia igény		termikus energia igény			
		közhálózat	megújuló	villamosenergia	megújuló	távhő	földgáz
m <sup>3</sup> /nap	m <sup>3</sup> /nap	kW	kW	kW	kW	kW	nm <sup>3</sup> /h
808	768	11 296	2 824	9 331	2 333	11 198	1 296

A prognosztizált igények csak előzetes tájékoztatásul szolgálnak és a hálózatfejlesztés tervezésénél, méretezésénél egyfajta irányadónak tekintendők, a közműszolgáltatók felé majd már csak a tényleges beruházásra kerülő épületek ellátásához szükséges igényeket kell bejelenteni. A távlati igények pontosítása a továbbtervezés során ahhoz szükséges, hogy a közhálózati csatlakozások olyan paraméterekkel épüljenek ki, hogy az, a terület fejlesztése során később átépítést ne igényeljen.

A várható igények kielégítésének feltétele a közhálózati kapcsolatok kiépítésének megoldása, továbbá a közhálózatok, bázisok szükséges kapacitás bővítésének a biztosítása. A vízi közművekre ugyanúgy, mint az energiaközművekre és elektronikus hírközlésre is szolgáltatási megállapodást kell kötni a szolgáltatóval, amelyben a szolgáltató az ellátás biztosításának műszaki-gazdasági feltételeit rögzíti. Fel kell hívni a figyelmet arra, hogy a terület jelenleg is rendelkezik lekötött közmű-kontingenssel és közműfejlesztési hozzájárulást, csak a jelenlegi lekötött kontingens feletti igényekre kérhető.

Fel kell hívni a figyelmet arra, hogy új beépítés közműellátásánál az arra vonatkozó a 9/2023 (V.25.) ÉKM rendelet előírásait is teljesíteni kell, amely előírja, hogy az új épületek összesített energia igényének legalább 25%-át, helyben termelt megújuló energiaforrásból kell biztosítani.

Az új fejlesztésre tervezett területen erre a napenergia, talajhő, szennyvízhő hasznosítása kínál kedvező lehetőséget, illetve a levegős hőszivattyúk is alkalmazhatóak. A megújuló energiaforrásokból történő energiatermeléshez szükséges berendezések elhelyezési lehetőségét a továbbtervezés során meg kell oldani.

Fel kell hívni a figyelmet arra, hogy a teljes közműellátáshoz szükséges vezetékes termikus energiaellátás kielégíthető földgáz, vagy távhő, vagy villamosenergia hasznosításával, mindhárom esetben az érvényes előírásoknak megfelelően megújuló energiahordozó hasznosításával kiegészítve. Mindhárom energiahordozóval kialakítható energiaellátási struktúrával a teljes közműellátás követelménye kielégíthető, erről a beépítés megvalósításakor kell dönteni.

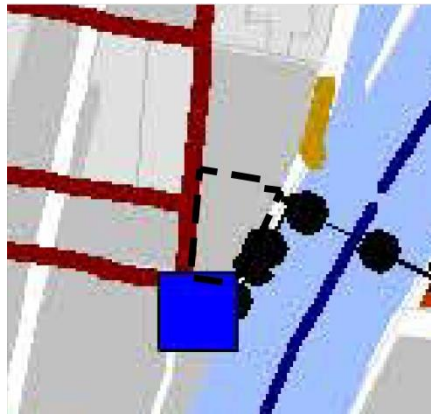
### KÖZMŰVEK TSZT SZINTEN MEGHATÁROZOTT ELEMEI

#### Vízellátás összefüggései



Meglévő	Tervezett	
		Ivóvíz főnyomóvezeték
		Ipari víz főnyomóvezeték
		Medence
		Gépház
		Medence és gépház
		Víztorony
		Ipari víz medence
		Ipari víz gépház

#### Csatornázás összefüggései



Meglévő	Tervezett	
		Egyesített rendszerű főgyűjtőcsatorna
		Szennyvíz főgyűjtőcsatorna
		Csapadékvíz főgyűjtőcsatorna
		Nyomóvezeték
		Tehermentesítő csatorna
		Távlatban megépítendő tehermentesítő csatorna
		Átemelő
		Hálózati végátemelő (szivattyútelep)
		Szennyvíztisztító telep területe

#### Villamosenergia hálózatok összefüggései

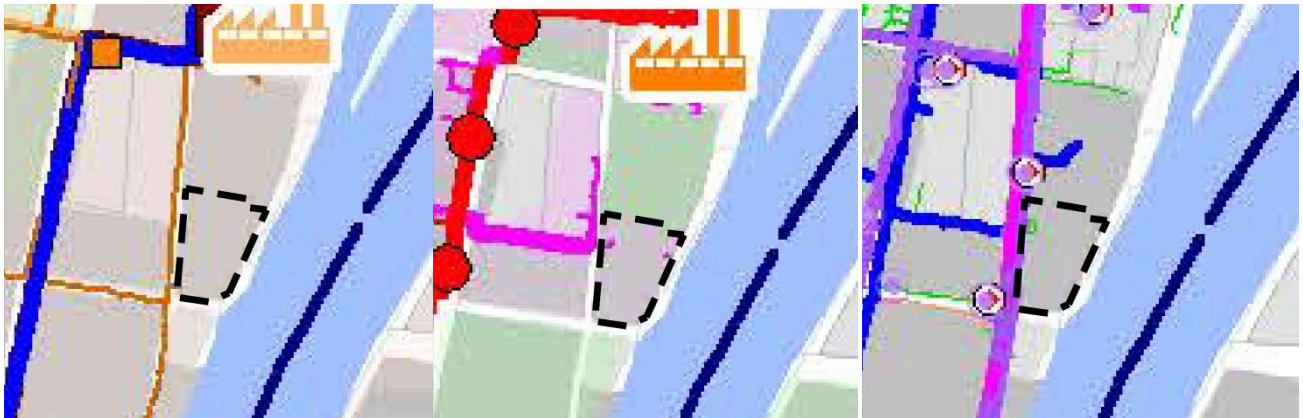


Meglévő	Tervezett	
		400 kV-os átviteli hálózati távvezeték (MAVIR)
		220 kV-os átviteli hálózati távvezeték (MAVIR)
		120kV-os átviteli hálózati távvezeték (MAVIR)
		120 kV-os átviteli hálózati földkábel (MAVIR)
		120 kV-os fősorozathálózati szabadvezeték (ELMŰ)
		120 kV-os fősorozathálózati földkábel (ELMŰ)
		20 kV-os légvezeték
		20 kV-os földkábel
		10 kV-os kábel
		10 kV-ról ellátott terület
		20 kV-ról ellátott terület
		Megújuló energiaforrások hasznosítására kijelölt terület
		Erőmű
		Fűtőmű
		Hulladékhasznosító Mű
		Állomás
		Átéptendő távvezeték
		Átéptendő elektromos állomás
		Erőművi fejlesztés
		Megújuló energiaforrások, hulladékok energetikai hasznosítása

Gázhálózatok összefüggései

Távhőhálózatok és megújuló  
energiaforrások hasznosításának  
összefüggései

Táv- és hírközlési hálózatok  
összefüggései



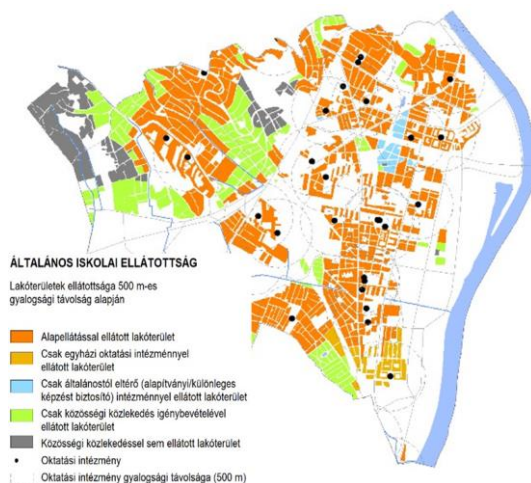
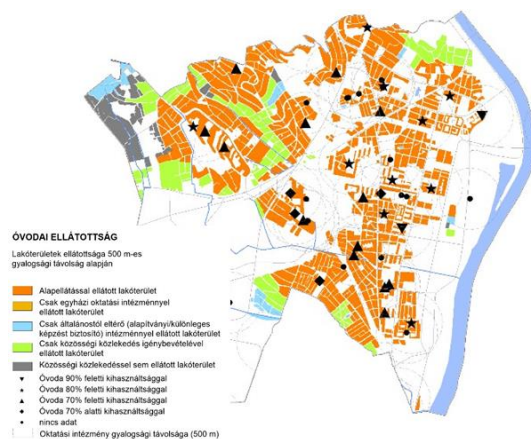
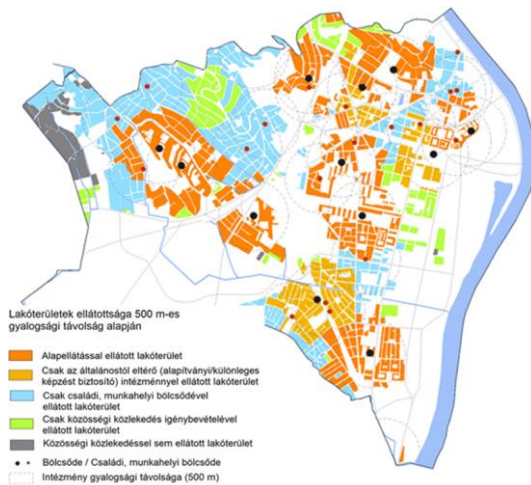
Meglévő	Tervezett	Meglévő	Tervezett	Meglévő	Tervezett
	Nagynyomású földgáz szállítóvezeték (FGSZ, MGT)		Táv hő gerincvezeték (magasvezetésű)		Alépitmény, földkábel (Magyar Telekom)
	Nagynyomású földgáz célvezeték		Táv hő gerincvezeték (mélyvezetésű)		Légkábel (Magyar Telekom)
	Nagynyomású földgáz elosztóvezeték (NKM)		Táv hő elosztóvezeték		Alépitmény (NSN Trafficom)
	Nagyközépnymású elosztóvezeték (NKM, TIGÁZ)		Gőzvezeték (magasvezetésű)		Légkábel (NSN Trafficom)
	Középnymású gázvezeték (NKM, TIGÁZ)		Gőzvezeték (mélyvezetésű)		Hírközlési hálózat (CanalCOM)
	Kőolajvezeték (MOL)		Erőmű		Hírközlési légkábel (MVM Net, AH, ELMŰ)
	Termékvezeték (MOL)		Fűtőmű		Hírközlési kábel, alépitmény (MVM Net, AH, ELMŰ)
	Gázátadó állomás (FGSZ)		Hulladékhasznosító Mű (FKF)		Bányaüzemi hírközlőkábel (FGSZ)
	Szakaszoló állomás (MOL)		Átépítendő vezeték		Bázisállomás (Magyar Telekom, Telenor, Vodafone)
	Nagynyomású nyomásszabályzó (NKM)		Táv fűtéssel ellátott terület		Központ (Invitel)
	Nagy-középnymású nyomásszabályzó (NKM)		Megújuló energiahasznosítás oéjjára szolgáló terület		Központ (Magyar Telekom)
	Középnymású nyomásszabályzó (NKM)		Erőművi fejlesztés		Központ (NSN Trafficom)
	Erőmű		Megújuló energiaforrások, hulladékok erőművi hasznosítása		Adótorony
	Fűtőmű				Mikrohullámú összeköttetés (Antenna Hungária, Magyar Telekom)
	Hulladékhasznosító Mű (FKF)				
	Megszűnő gázátadó állomás				
	Erőművi fejlesztés				



### III. HUMÁN INFRASTRUKTÚRA

#### 1. JELENLEGI ÉS TERVEZETT HUMÁN INFRASTRUKTÚRA ELLÁTOTSÁG

##### intézményi (humán) infrastruktúra



alapintézményi ellátottság  
forrás: TFK helyzetértékelés 2022

A humán infrastruktúra tekintetében eleve megfelelő adottságú Kelenföld városrész további fejlődése a fővárosi és kerületi fejlesztési és rendezési tervek alapján is biztosított. A 2022-ben elfogadott ITS összefoglalóan a következőket rögzíti:

„Összességében koncepcionális időtávban a kerület népességszámának kis mértékű emelkedésére lehet számítani, a kerület jelentős lakásépítési potenciállal rendelkezik, ami pozitív vándorlási egyenleget és a beköltöző korosztályok magasabb reprodukciós rátája miatt középtávon növekvő születésszámot eredményez. Ez utóbbi tendenciát erősítheti a kormány elindított, egymással összekapcsolódó lakásvásárlási- és család-támogatási rendszere. **A növekedés területileg koncentráltan, az új beépítési területeket lefedő ellátási körzetekben többletigényt eredményez, amire a szolgáltatások bővítésével (elsősorban óvoda, bölcsőde és egészségügyi alapellátás) fel kell készülni.**

Tekintettel a kerületben folyó ingatlanfejlesztésekre és a beépítési potenciálra, a demográfiai folyamatokra, a területi ellátottság kérdésének rugalmas kezelése továbbra is fontos feladat. Figyelembe véve a folyó és közeljövőben indítani tervezett ingatlanfejlesztéseket a Fehérvári út és Duna közötti területen elhelyezkedő intézményekben érzékelhető már ma is jelentős többletigény, ami a jövőben további intézményfejlesztéseket tesz szükségessé.

A viszonylag koncentráltan megjelenő új lakók kiszolgálására a jelenlegi óvodai és bölcsődei kapacitások nem elegendők, ezért cél, hogy az ellátások a lakóhelyhez közel megfelelő férőhely-kapacitással rendelkezésre álljanak.

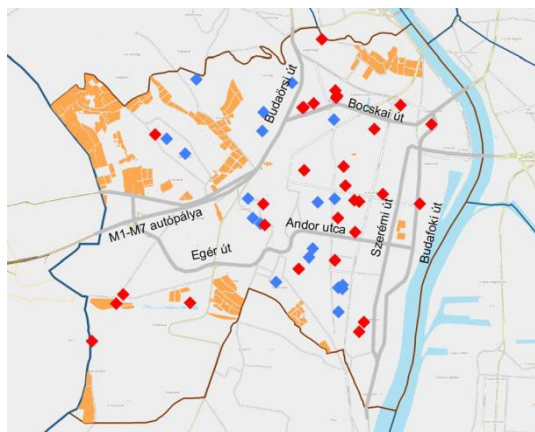
**A bővítés adott esetben új intézményekkel, vagy meglévő intézmények férőhelyeinek bővítésével érhető el.** A szükséges kapacitások biztosításának alapját a lakossági igények monitorozása jelenti, illetve szükség van a szolgáltatásban szerepet vállaló egyéb érdekelttel való együttműködésre.”

Az ITS a 8.2 [Gyermekbarát Újbuda](#) részszélemben rögzíti az óvodai és bölcsődei kapacitások területi igényekre alapozott rugalmas kialakítását a jövőben.

Az alap – egészségügyi, bölcsődei, stb. – ellátás tekintetében kialakult helyzet kezelésének szükségességét a XI. kerületi ITS középtávú hálózatos célkitűzései is tükrözik (H.2 – Óvodák és bölcsődék korszerűsítése, bővítése). A projekt célja: „A kerület Budapesten belül az egyik legvonzóbb beköltözési célterület, amit a piacra kerülő újonnan épített lakások száma is erősít. A kormányzati családtámogatási eszközök várható hatásaként a ma már észlelt többletigény tovább erősödhet az óvodai- és bölcsődei férőhelyek iránt. Ezeket részben a meglévő intézmények belső átalakításával, bővítéssel, adott esetben új intézmények kialakításával kívánja az önkormányzat biztosítani, illetve a fejlesztőkkel kötött megállapodás részeként törekszik az intézmények helybiztosításának garantálására. Az igények kielégítése érdekében az önkormányzat szorosan együttműködik az ellátásban jelenlévő egyéb érintettekkel.”

Az átalakuló városrészekben a beépítésre szánt területek komplex fejlesztése, beleértve az alapellátást biztosító új intézmények számszerű növelését is, a térség ilyen értelemben vett fejlődése feltételezhetően a közeljövőben várható.

A fejlesztési terület és környezetének bölcsődei kapacitás ellátása megfelelő, térbeli lefedettsége távlatban bővítést igényelhet. A projekthelyszínhez legközelebb eső bölcsőde jelenleg az Andor utcai Züm-Züm Családi Bölcsőde, mely mintegy 1 km-es távolságra esik a területtől.



Generációk otthona - fejlesztési területek  
Jelmagyarázat

- ◆ Óvodák 80% alatti kihasználtsággal
- Alapellátási óvoda hiányos lakóterület
- ◆ Óvodák 80%-os és a feletti kihasználtsággal

A Fehérvári út nyugati oldalán – a fél kilométeres gyaloglási távolságon túl – jellemzően a nagyvárosias lakótelepi beépítésekhez kapcsolódó, jelentős kiterjedésű intézményi hálózat biztosítja a terület ellátását (pl. "Fehér Kavics" Kelenföldi Református Óvoda, Reflextorna Mozgás- és Képességfejlesztő Óvoda, Cseperedő Óvoda, Lurkó óvoda, Talento-Ház Alapítványi Óvoda, Általános Iskola és Művészetoktatási Intézmény, "Európai Üzleti Polytechnikum" Gimnázium és Szakképző Iskola, stb.).

**A helyi ellátási spektrum bővítésére piaci alapon is lehetőség biztosított a projekthelyszín területén**, a tervezett beépítés földszintjén (pl. magánorvosi rendelő, családi napközi, gyermekmegőrző, stb.), ahogy az pl. **a szomszédos Metrodom River fejlesztés keretében már meg is valósult egy 60 férőhelyes, 2 csoportos önkormányzati óvoda Újbudai Dunaparti Óvoda néven, mely nemcsak a lakóparkban, hanem a környéken élő gyerekeket is fogadja.**

A projekthelyszín kulturális, illetve sport és rekreációs intézményi ellátottsága a Fehérvári út közelségéből adódóan optimálisnak mondható, a területről 500-700 méteres távolságon belül gyalog is elérhető a Budai Fonó Zeneház és a Budai Sportcentrum.

### demográfiai előrejelzések

A XI. kerületben – a fővárosi átlaggal szemben – az idős népesség aránya a teljes lakossághoz mérten lényegesen magasabb, de a demográfiai előrejelzések alapján az elmúlt, valamint az azt követő tíz évben a népesség kor szerinti összetétele dominánsan változhat a 15-24 éves korú népesség számának jelentős növekedésével. Az Újbudán élők iskolai végzettségük tekintetében kimagasló eredményeket tudnak felmutatni a főváros egyéb kerületeinek lakosságához viszonyítva.

A fentiek a javuló vándorlási egyenlegi tendenciákkal összevetve feltehetően további lakhatási szükségleteket generálhatnak a kerületben, annak is főként e, projekthelyszínnel érintett, **jelentős változás előtt álló, Dunához közel eső területsávján.**

A 2018-as felmérések alapján a projekthelyszín térségében egy hektárra vetítve az állandó népesség száma 50-100 fő, az egy főre jutó éves nettó jövedelem megközelítőleg 1,8 és 2,0 millió Ft körül alakul, míg a lakosságban több mint 50%-os a diplomások aránya.

# SZABÁLYOZÁSI KONCEPCIÓ

## I. A TSZT ÉS FR SZ MÓDOSÍTÁSI KONCEPCIÓJA

### 1. A RÉSZLETES SZABÁLYOZÁST MEGELŐZŐ TSZT ÉS FR SZ MÓDOSÍTÁS

#### 1.1. A SZABÁLYOZÁS CÉLJAI

A tervezési terület hatályos szabályozását a TSZT és FR SZ, valamint a hatályos KÉSZ rögzíti. A TSZT a területet Vi-2 területfelhasználási egységbe sorolja, az FR SZ szerinti beépítési sűrűsége 3.25 (2.25+1.0). A hatályos KÉSZ ennek megfelelően a 4011/4 hrsz. telekre vonatkozóan Vi-2-XI-32 építési övezetet állapít meg. A telek határait szabályozási vonal nem érinti. A TSZT Galvani híddal kapcsolatos szélesebb infrastrukturális helykijelölése még nem érvényesül a szabályozási terven, tervezett szabályozási vonal nem került meghatározásra. A telek déli határán egy cca. 9 méteres be nem építhető sáv jelzi a későbbi hídfő miatti szabályozás helyigényének biztosítását a korábban hatályos TSZT szerint. A hatályos TSZT területfelhasználási egységének határa változott, de a KÉSZ azt még nem érvényesítette a szabályozási tervben.

A fejlesztésre szánt helyszín városszerkezeti szerepe, a távlati Galvani híd területbiztosítása, a Duna menti terület bekapcsolása a kerület életébe – a kerület fejlesztési koncepciója és az ITS akcióterületi szándékainak megfelelően – a jelenlegi szabályozási környezet módosítását igényli a következő célok mentén:

<b>barnamezős területfejlesztés</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>a barnamezős terület „helyzetbe” hozása, a jelenlegi használat felszámolása, a terület városszerkezeti helyzetéhez méltó átalakítása,</li></ul>
<b>funkció</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>funkcionális sokféleség megteremtése városközponti jellemzőkkel, lakófunkció és vegyes funkciók telepítésével: kereskedelem, vendéglátás, szolgáltatások, irodák stb.</li></ul>
<b>Duna kapcsolat</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>a Duna-part megközelíthetőségének biztosítása mindenki számára,</li><li>a Duna-part közpark területével való integrált kapcsolat kialakítása, a projekt keretében annak megvalósítása,</li><li>a háttérterületek használói és környező lakosság számára gyalogos-kerékpáros átjárhatóságot biztosító beépítés megvalósítása,</li></ul>
<b>városépítészet</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>a környező beépítésekhez igazodó magasházak beépítés létrehozása,</li><li>a távlatban kiépülő Galvani híd városszerkezeti jelentőségének kiemelt hangsúlyozása a magasházak hídfő felé fokozatosan emelkedő, hangsúlyt képező magasságával,</li></ul>
<b>árvízvédelem</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>az árvízvédelem megoldására magaspart kiépítése a jelenlegi töltéssel való védekezés helyett,</li></ul>
<b>autómentes felszín</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>autómentes belső terület kialakítása, épületek gépjárművekkel való megközelítése garázsrendszeren keresztül,</li></ul>
<b>zöldfelületi borítottság emelése</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>konnektív zöldfelületek létrehozása,</li></ul>
<b>nem növelt szintterület</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>a hatályos szabályozás szerinti szintterületi nagyságrend megtartása.</li></ul>

#### 1.2. ÁRVÍZVÉDELEM MAGASPARTKÉNT – AUTÓMENTES TERÜLET – NAGYKITERJEDÉSŰ ZÖLDTETŐK

<b>magasparti kialakítás</b>	A Duna közelsége és árvíznek való kitettsége miatt magaspart jön létre, részben feltöltéssel, részben a garázsszintek megfelelő terepmagasságot adó kiépítésével.
<b>autómentes belső terület</b>	Ez egyben kiváló alkalmat ad egy autómentes belső terület kialakítására is, ami a fejlesztés egyik kiemelt célja. Ezt az előzetes beépítési koncepcióban szereplő, térszín alatt kialakításra kerülő garázsrendszert felfűző „körálagút” tesz majd lehetővé.
<b>átjárhatóság</b>	A jelenlegi terephez képest kiemelt garázsszintek és feltöltések egyben a magaspart létrehozását is

szolgálják, így a Dunától jelenleg elzárt terület szerves kapcsolata alakítható ki az új beépítési struktúra létrehozásával, ami a szintén célként megfogalmazott átjárhatóságot biztosítja a környéken élők és területhasználók számára.

**tetőkertek** A garázsintek tetőkerttel gazdagítva kerülnek kialakításra, melyek helyenként vastagabb földfeltöltéssel, vagy pár parkolóhely kihagyásával teljesértékű zöldfelületet is biztosíthatnak fák telepítésére is.

### 1.3. DUNA-PARTI KÖZPARK KAPCSOLAT KIALAKÍTÁSA

**Duna-parti közpark** A korábbi funkció nem igényelte a Dunával való közvetlen kapcsolatot. A beépítés kiemelt hangsúlyt fordít a Duna, mint természeti tényező elérésének megteremtésére. Ennek érdekében az előzőekben említett magaspárt közvetlenül tud kapcsolódni ahhoz a közparki területhez, melyet a TSZT kijelöl, és ami a projekt keretében meg tud valósulni. A fentiekben jelzett átjárhatóság biztosítása kiemelten ezt a célt is szolgálja.

### 1.4. A TÁVLATI HÍDFŐ VÁROSSZERKEZETI SZEREPÉNEK HANGSÚLYOZÁSA MAGASHÁZAS TELEPÍTÉSSEL

**magasházak környezet** A térségben már ma is dominánsan megjelennek a magasházak. A Metrodom River 45 méteres, a Budapeston változatos 45-65 méteres épületei hívják fel a változásra a figyelmet. A MOL Campus 146 méter magas épülete a Rákóczi híd érkezésének városszerkezeti helyzetét jelöli meg.

Az új Duna híd éppen a fejleszteni kívánt terület déli részénél érkezik, melynek érdekében a hatályos TSZT jelentős hídfőterület távlati kiszabályozási igényét jelöli, sokkal nagyobb arányban, mint korábban.

Az új hídfő városszerkezeti szerepét erősítendő annak városépítészeti kiemelése és hangsúlyozása fontos eleme a beépítési koncepciónak. Ennek érdekében a koncepció a területen a magasházak elrendezésére a Duna felől nézve egy 45 méteres épületsort, mögötte 65 méteres épületsort javasol. A Budafoki út és Galvani út találkozásánál a Galvani hídfő érkezési pontját kiemelendő egy ikonikusan megjelenő épülettel kívánja jelezni a híd városszerkezetben megjelenő fontosságát, térbeli helyzetét.

A magasházak beépítés egyben lehetővé teszi a szellős beépítést, az átláthatóságot, a belső védett parkosított területek kialakítását és a szabályozási célként megfogalmazott átjárhatóságot, így a Duna-part elérhetőségét is.

## 2. A TSZT TERÜLETFELHASZNÁLÁS MÓDOSÍTÁSA ÉS AZ FRSZ PARAMÉTER MÓDOSÍTÁSA

**A jelen telepítési tanulmányterv célja a fővárosi TSZT és az FRSZ módosítása. Nem célja a kerületi építési szabályzat módosítására vonatkozó szabályozási koncepció megalkotása,** mivel azt a TSZT és az FRSZ módosítását követő részletes beépítési koncepcióra alapozott telepítési tanulmánytervvel lehet majd kezdeményezni a fővárosi módosítást követően, vagy annak módosítási eljárásának időszakában. Értelemszerűen a jelen szabályozási koncepcióhoz kötödni és illeszkedni fog a későbbi, a részletes szabályozás, így az KÉSZ normaszövegére is módosítási javaslatot tartalmazó telepítési tanulmányterv.

Ugyanakkor az FRSZ beépítési sűrűségére vonatkozó módosítási javaslat összefüggésében az építési övezet lehetséges paraméter változásával foglalkozni kell, az FRSZ beépítési sűrűségének megfelelő megválasztásához és igazolásához. (lásd később részletezve.)

#### Vi-2 intézményi besorolás helyett

>>> Vt-H helyi településközpont



hatályos TSZT

>>

javasolt TSZT

A fenti szándékok megvalósítása érdekében olyan **Vt-H kiemelt jelentőségű helyi központi terület** területfelhasználási egység besorolás meghatározása javasolt a fővárosi tervekben (Budapest Településszerkezeti terve – TSZT és a Fővárosi rendezési szabályzat – FRSZ), ami sokkal alkalmasabb a vegyes, lakó, irodai, egyéb szolgáltató funkciók (vendéglátás, kereskedelem, stb.) megteremtésére, mint a Vi-2 intézményterület.

A jelen telepítési tanulmánytervben bemutatott fejlesztési javaslat és az előzőekben meghatározott fejlesztési és egyben szabályozási célok a Vi-2 területfelhasználási egység módosítását igénylik.

Fontos hangsúlyozni, hogy a módosítási javaslat nagy figyelmet fordít arra, hogy

- az nem jár a jelenleg hatályos VI-2 jelű építési övezetek által lehetővé tett általános és parkolási szintterületi nagyságrend növelésével,
- egyben a jelenlegi nagyságrend csökkenését sem okozza,

vagyis a következőkben kifejtett módosítások a terület tervezett terhelésének szinten tartását garantálni tudja.

**Galvani híddal kapcsolatos TSZT módosítás – 2021. szeptember**

A Galvani hídfő melletti Vi-2 területfelhasználási egység területe 2021. szeptemberében kismértékben csökkent 21,02 hektárra a Galvani híddal kapcsolatos TSZT módosítás során, a „közlekedési infrastruktúra számára történő területbiztosítás” növelése okán, mely a konkrét 4011/4 hrsz.-ű fejlesztési területet a korábbinál sokkal nagyobb mértékben érinti.

A javasolt átsorolás a Vi-2 területnek kizárólag a déli részét érinti, azaz Budafoki út 70. (4011/4 hrsz.) telket, melynek területe a hídfő miatti várható kiszabályozás miatt tovább csökkenhet a 2021. szeptemberi TSZT módosítás hatására.

**2.1. A TERÜLETFELHASZNÁLÁS TERÜLETI CSÖKKENÉSE 2021. SZEPTEMBERÉBEN**

A Vi-2 területfelhasználási egység területe jelenleg – éppen a fejlesztésre szánt telek területének csökkentése miatt – 21,02 ha. Ennek a Vi-2 területnek a déli telkét, azaz a 4011/4 hrsz. telket érinti a módosítás.

**a korábbinál nagyobb mértékű telekméret csökkenés várható a TSZT alapján**

A telek jelenlegi mérete 60.626 m<sup>2</sup>, a hatályos kerületi szabályozás szerint területe nem változik, az csupán a korábbi TSZT szerint a déli telekhatár menti sávot jelöli meg, mint be nem építhető területet, ezzel jelezve a korábbi TSZT szerinti infrastruktúra biztosítás területét. Ez a telek területét cca. 929 m<sup>2</sup>-rel csökkentette volna leszabályozás esetén.

építési övezet	telekméret	szmá	általános szintterület m <sup>2</sup>	szmp	parkolási szintterület m <sup>2</sup>
Vi-2-XI-32	60 626	2,85	172 784	1,20	72 751
Vi-2-XI-32	57 060	2,85	162 621	1,20	68 472
különbözet	- 3 566	-	- 10 163	-	- 4 279

A 2021. szeptemberében hatályba lépett módosított TSZT szerinti várható leszabályozás mérete (az elérhető, raszterképekről vett méretek alapján) 3.566 m<sup>2</sup>. Így a telek visszamaradó területe – és így az építési övezet területe is – 57.060 m<sup>2</sup> lesz. A hatályos KÉSZ paraméterekkel számolva a csökkentett telekméretet 10.163 m<sup>2</sup>-rel csökkenne az általános szintterület és 4.279 m<sup>2</sup>-rel a parkolási szintterület értéke.

építési övezet	telekméret	szmá	általános szintterület m <sup>2</sup>	szmp	parkolási szintterület m <sup>2</sup>
Vi-2-XI-32	60 626	2,85	172 784	1,20	72 751
Vt-H-XI-1	57 060	3,00	171 180	1,25	71 325
különbözet	- 3 566	0,15	- 1 604	0,05	- 1 426

A hatályos KÉSZ szerinti szabályozás alapján a létesíthető szintterületi mutató 2,85, mellyel 172.784 m<sup>2</sup> általános szintterület létesíthető a telken. A hídfő miatt a várható új szabályozás során csökkentett telekméret miatt a szintterület nagyságrendileg kismértékű emeléssel tartható, de még a kerületi általános szintterületi mutató 3,0-ra történő emelésével is kisebb, 171.180 m<sup>2</sup> szintterület adódik.

A parkolási szintterületi mutató esetében hasonló a helyzet, 1,2-ről 1,25-re javasolt emeléssel tartható a parkolási szintterületi mutató nagyságrendje, ami így 72.751 m<sup>2</sup>-ről 71.325 m<sup>2</sup>-re változik.

FRSZ Vi-2 + Vt-H	hatályos TSZT	tervezett TSZT + hatályos FRSZ	
	Vi-2	Vi-2 terület	Vt-H terület
	210 185	153 100	57 085
általános beépítési sűrűség (Bsá):	2,25	2,25	2,25
FRSZ területfelhasználási egység			
FRSZ általános szintterület	472 916	344 475	128 441

Figyelembe véve a hatályos KÉSZ szabályozás szerinti szintterületi nagyságrend megtartását az immáron jelentősebb, 3,8 szoros telekméret veszteség miatt, a KÉSZ-ben a szintterületi mutatók kismértékű, szinte pontosítás jellegű emelése indokolt.

Ez azt is jelenti egyben, hogy az FRSZ-ben meghatározott beépítési sűrűségi értékeket a számítások szerint egy-egy „egységnyivel” módosítani szükséges a területfelhasználási egység kettéválasztása okán.

A hatályos bsá és bsp értékek a Vt-H területen jelentős m<sup>2</sup> csökkentést okoznak, általános szintterületben: 44.343 m<sup>2</sup>, parkolási szintterületben: 15.666 m<sup>2</sup> hiánnyal.

Fentiek alapján a TSZT Vi-2 területfelhasználási egységének hatályos területi méretei alapján a csökkentés kiegyenlítetlen állapotot eredményezne, ha az FRSZ mutatói változatlanok maradnának.

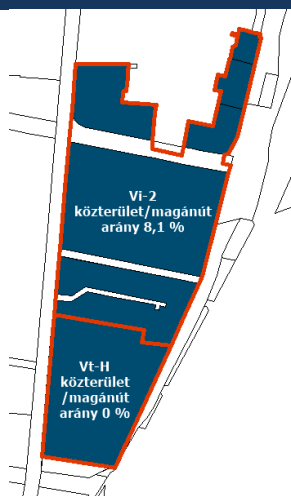
## 2.2. A VI – 2 TERÜLETFELHASZNÁLÁS MÓDOSÍTÁSA VT-H KATEGÓRIÁRA

A jelenlegi Vi-2 területfelhasználási egység déli telkének átsorolása javasolt Vt-H területbe. Ez részben a terület kiemeltebb szerepét jelzi, részben pedig a 2025 év végén a törvény alapján megalkotásra kerülő új fővárosi településtervi besorolására is nyilvánvaló hatása lesz, abban is ilyen Vt-H területet javasolt meghatározni.

A Vi-2 területen ugyan lehetőség van ma még lakófunkció elhelyezésére, az új fővárosi településterv elfogadása után azonban a TÉKA szabályai alapján egy elhelyezhető épület legfeljebb felében lehet lakófunkció. Ez egy lakóprojekt esetében alapvető problémát jelent, mert a szabály kifejezetten az „egy épületen belüli” funkcióarányt köti meg.

Amellett, hogy a mai piaci trendek alapján egyre kevesebb irodára van kereslet a piacon, egy ilyen szabály betartása alapvetően vissza fogja vetni a fejlesztéseket, bármennyire is ígéretes volt korábban az intézményi besorolás, amely akár irodai, akár lakófunkciót is be tudott fogadni. **A Vt-H-ba történő átsorolás azonban biztosítani tudja továbbra is mindkét fő rendeltetést, az egyébként még indokolt vegyes szolgáltatások, kereskedelem, vendéglátás, sport stb. mellett.**

## 2.3. AZ FRSZ BEÉPÍTÉSI SŰRŰSÉGI ÉRTÉKEI



A Vi-2 és a Vt-H terület közterületarányai  
forrás: saját ábra

Az átsorolással két területfelhasználási egység jön létre. A Vt-H területfelhasználási egység területe azonos a 4011/4 hrsz telek területével, ami így 5,70 hektár, a visszamaradó Vi-2 területé 15,31 hektár.

A Vi-2 kategóriában maradó területen a KÉSZ alapján létrejött közterületek és magánutak aránya 8,1 %, így az FRSZ szerint létesíthető szintterület kisebb telekterületen oszlik szét, mint a területfelhasználási egység tényleges területe.

A Vt-H területén belül nincs közterület vagy magánút szabályozva, így ott az építési övezet területe lényegében azonos az új Vt-H területfelhasználási egység területével.

A Vt-H terület mérete 3.566 m<sup>2</sup>-rel csökken, így a még hatályos KÉSZ szerint létesíthető szintterület is jelentősen csökken cca. 10.000 m<sup>2</sup>-rel.

### Az FRSZ szintterületi nagyságrendjének szintentartása

**Nem cél a területen az FRSZ-ben jelenleg megengedett maximálisan létesíthető szintterületi nagyságrend növelése.** Ugyanakkor a Vi-2 és Vt-H területen belül – még változatlan KÉSZ mutatók mellett is – egyenlőtlen módon érinti a Vi-2 terület kettéválása a két új kategórián belüli építési övezeteket. Változatlan FRSZ bsá mutatók mellett a Vi-2 területen belüli építési övezetek így 43.733 m<sup>2</sup> többletet használhatnának ki a jelenleg megengedetthez képest, a Vt-H-ba sorolt területen viszont 34.180 m<sup>2</sup> hiány keletkezik a jelenleg létesíthető szintterülethez képest, miközben az FRSZ általános szintterületének nagysága változatlan.

Annak érdekében, hogy a területen

- az FRSZ által biztosított általános szintterület nagyságrendje ne növekedjék,
- ugyanakkor a Vi-2 terület kettéválása egyik területegységen belüli építési övezetek területén se okozzon szintterületi mutató csökkentést, de jelentősebb növekedési lehetőséget sem

**módosítani szükséges az FRSZ bsá értékét mindkét területen és a bsp értékét az új Vt-H területen.**

### bsá és bsp értékek javasolt változása

A két területfelhasználási egység területén belüli közterületek jelenlétének arány különbözősége – mivel közterületre nem számolható szintterület – tehát azt indukálja, hogy

- **a Vi-2 területen – az építési övezetben azonos általános szintterület biztosítása mellett – az általános beépítési sűrűség értéke 0,25-tel csökkenjen 2.25-ről 2.0 re;**
- **a Vt-H területen pedig a területfelhasználási egység területén belüli közterület hiányában 0,75-tel növelt általános beépítési sűrűség érték tudja biztosítani, hogy ne változzon az építési övezetben ma megengedett általános szintterület nagysága, azaz a bsá értékét 2.25-ről 3.0-ra kell növelni.**

**A parkolási sűrűségi érték a Vi-2 területen változatlanul 1.0, a Vt-H területen 0.25-tel nő, azaz 1.0-ról 1.25-re, így biztosítható mindkét esetben a hatályos KÉSZ szerinti parkolási szintterület nagysága.**

Az építési övezetekben létesíthető összes szintterület és az FRSZ alapján létesíthető maximális szintterület aránya, azaz a kihasználtság a Vi-2 területen általános szintterület esetében – a 4011/4 hrsz

telek csökkentett területé figyelembe véve – a jelenlegi 97,9% helyett 98,2%, a parkolási szintterület esetében 96,7% helyett 88,0% lesz **a KÉSZ változatlan mutatói mellett.**

A Vt-H területen ugyanez a kihasználtság – a visszafelé számítás eredményeként – teljes mértékben kihasználttá válik, és **az építési övezet mutatói által biztosított szintterületi nagyságrend nem növekszik.** A kerületi szabályozás során a jelenlegi nagyságrend biztosítását korrekcióval lehet elérni, vagyis az általános szintterületi mutatót 2,85-ről 3,0-ra szükséges emelni, a parkolást 1,2-ről 1,25-re.

Az alábbi táblázatok adatai igazolják, hogy a szintterületi nagyságrend FRSZ szinten minimálisan változik, az általános szintterület esetében 1%-kal azaz 472.916 m<sup>2</sup>-ről 477.455 m<sup>2</sup>-re, a parkolási szintterület esetében 6,8 %-kal, azaz 210.185 m<sup>2</sup>-ről 224.456 m<sup>2</sup>-re nő a 21,1 hektáros területen.

A bsá és bsp értékek esetében akár egzaktabb érték is megállapítható volna, de az FRSZ metodikája 0,25-önként változó értékeket határoz meg, melyhez az átsorolással kapcsolatos módosításnak igazodnia kell. A részletes számításokat a melléklet tartalmazza.

A táblázatok a kerületi szabályozás szerinti építési övezetek javasolt paramétereivel kerültek számításra (lásd részletesen a mellékletekben.) Természetesen a végleges, már a kerületi szabályozásra alkalmas, akár már telekosztási javaslatot is tartalmazó beépítési terv alapján a teljes telekterületre vonatkozóan készül külön részletes szabályozási koncepciót tartalmazó telepítési tanulmányterv. Abban a részletek pontosítása alapján eltérő, speciális övezeti előírások is meghatározhatók a szintterületi nagyságrend megtartásával.

**Az FRSZ szintterületi nagyságrend és az építési övezetekből számolt szintterületi nagyságrend változási igénye  
általános szintterület | parkolási szintterület**

a Vi-2 terület kettéválás előtt és utána számolt

**általános szintterület az FRSZ hatályos bsá mutató alapján**

FRSZ Vi-2	hatályos TSZT			összesen	különbözet
	Vi-2 terület	Vi-2 terület	Vt-H terület		
	210 185				
általános beépítési sűrűség (Bsá):	2,25				
	FRSZ területfelhasználási egység területén				
FRSZ általános szintterület	472 916				

FRSZ Vi-2 + Vt-H	hat. TSZT			összesen	különbözet
	Vi-2	Vi-2 terület	Vt-H terület		
	210 185	153 100	57 085		
általános beépítési sűrűség (Bsá):	2,25	2,25	2,25		
	FRSZ területfelhasználási egység területén				
FRSZ általános szintterület	472 916	344 475	128 441	472 916	-

**parkolási szintterület az FRSZ hatályos bsp mutató alapján**

FRSZ Vi-2	hatályos TSZT			összesen	különbözet
	Vi-2 terület	Vi-2 terület	Vt-H terület		
	210 185				
parkolási beépítési sűrűség (Bsp):	1,00				
	FRSZ területfelhasználási egység területén				
FRSZ parkolási szintterület	472 916				

FRSZ Vi-2 + Vt-H	hat. TSZT			összesen	különbözet
	Vi-2	Vi-2 terület	Vt-H terület		
	210 185	153 100	57 085		
parkolási beépítési sűrűség (Bsp):	1,00	1,00	1,00		
	FRSZ területfelhasználási egység területén				
FRSZ parkolási szintterület	210 185	153 100	57 085	210 185	-

A Vi-2 és Vt-H kettéválással

a Vi-2 területen 43.744 m<sup>2</sup> többlet, a Vi-2 területen 18.331 m<sup>2</sup> többlet,  
a Vt-H területen 44.343 m<sup>2</sup> hiány a Vt-H területen 15.666 m<sup>2</sup> hiány

keletkezik az FRSZ-ben

eredeti telekméret hatályos KÉSZ szerint	HATÁLYOS KÉSZ építési övezeteiben létesíthető szintterületek				
	hat. TSZT	tervezett TSZT	összesen	különbözet	
	hatályos KÉSZ	hatályos KÉSZ	hatályos KÉSZ (2,85)	Vi-2+Vt-H területek együtt	
építési övezet telek terület	196 773	136 147	60 626	196 773	-
ÖVEZET általános szintterület	473 515	300 731	172 784	473 515	-
az FRSZ és az övezet szintterületének különbözete	FRSZ TÖBBLET / HIÁNY A HATÁLYOS ÉPÍTÉSI ÖVEZET				
		43 744	- 44 343		599

eredeti telekméret hatályos KÉSZ szerint	HATÁLYOS KÉSZ építési övezeteiben létesíthető szintterületek				
	hat. TSZT	tervezett TSZT	összesen	különbözet	
	hatályos KÉSZ	hatályos KÉSZ	hatályos KÉSZ (1,2)	Vi-2+Vt-H területek együtt	
építési övezet telek terület	196 773	136 147	60 626	196 773	-
ÖVEZET parkolási szintterület	207 520	134 769	72 751	207 520	-
az FRSZ és az övezet szintterületének különbözete	FRSZ TÖBBLET / HIÁNY A HATÁLYOS ÉPÍTÉSI ÖVEZET				
		18 331	- 15 666		2.665

A csökkentett telekterületre számolt esetben a hatályos építési övezeti lehetőséghez képest

a Vi-2 területen 43.744 m<sup>2</sup> többlet keletkezik az FRSZ-ben, az övezethez képest nincs változás,

a Vi-2 területen 18.331 m<sup>2</sup> többlet keletkezik az FRSZ-ben, az övezethez képest nincs változás,

a Vt-H területen 34.180 m<sup>2</sup> hiány keletkezik az FRSZ-ben és 10.163 m<sup>2</sup> hiány keletkezik a hatályos övezethez képest

a Vt-H területen 11.387 m<sup>2</sup> hiány keletkezik az FRSZ-ben és 4.279 m<sup>2</sup> hiány keletkezik a hatályos övezethez képest és

csökkent telekméret módosított KÉSZ szerint	MÓDOSÍTOTT KÉSZ építési övezeteiben létesíthető szintterületek				
	hat. TSZT	tervezett TSZT	összesen	különbözet	
	hatályos KÉSZ	hatályos KÉSZ	hatályos KÉSZ (2,85)	Vi-2+Vt-H területek együtt	
építési övezetbe sorolt terület	196 773	136 147	57 060	193 207	- 3 566
ÖVEZET általános szintterület	473 515	300 731	162 621	463 352	- 10 163
hatályos FRSZ és az övezet szintterületének különbözete	FRSZ TÖBBLET / HIÁNY AZ ÉPÍTÉSI ÖVEZET				
		43 744	- 34 180		9 564
a hatályos és várható KÉSZ övezet szintterületének különbözete	KÉSZ TÖBBLET / HIÁNY AZ ÉPÍTÉSI ÖVEZET SZINTTERÜLETÉHEZ KÉPEST				
		-	- 10 163		- 10 163

csökkent telekméret módosított KÉSZ szerint	MÓDOSÍTOTT KÉSZ építési övezeteiben létesíthető szintterületek				
	hat. TSZT	tervezett TSZT	összesen	különbözet	
	hatályos KÉSZ	hatályos KÉSZ	hatályos KÉSZ (1,2)	Vi-2+Vt-H területek együtt	
építési övezetbe sorolt terület	196 773	136 147	57 060	193 207	- 3 566
ÖVEZET parkolási szintterület	207 520	134 769	68 472	203 241	- 4 279
hatályos FRSZ és az övezet szintterületének különbözete	FRSZ TÖBBLET / HIÁNY AZ ÉPÍTÉSI ÖVEZET				
		18 331	- 11 387		6 944
a hatályos és várható KÉSZ övezet szintterületének különbözete	KÉSZ TÖBBLET / HIÁNY AZ ÉPÍTÉSI ÖVEZET SZINTTERÜLETÉHEZ KÉPEST				
		-	- 4 279		- 4 279

A kiegyenlítés kulcsa, hogy az FRSZ

bsá mutatója a Vi-2 területen 2,0-re csökken, a Vt-H területen 3,0-ra növekszik.

bsá mutatója a Vi-2 területen változatlan, a Vt-H területen 1,25-re növekszik.

Az FRSZ-ben Vi-2 területen még ezzel is 5.469 m<sup>2</sup> többlet, a Vt-H területen pedig minimális, 75 m<sup>2</sup> többlet keletkezik.

A Vi-2 területen még ezzel is 18.331 m<sup>2</sup> többlet, a Vt-H területen pedig minimális, 31 m<sup>2</sup> többlet keletkezik.

mutató	hat. TSZT			összesen	különbözet
	Vi-2	Vi-2 terület	Vt-H terület		
	210 185	153 100	57 085		
általános beépítési sűrűség (Bsá):	2,25	2,00	3,00		
	FRSZ területfelhasználási egység területén				
FRSZ általános szintterület	472 916	306 200	171 255	477 455	4 539

csökkent telekméret módosított KÉSZ szerint	MÓDOSÍTOTT KÉSZ építési övezeteiben létesíthető szintterületek				
	hat. TSZT	tervezett TSZT	összesen	különbözet	
	hatályos KÉSZ	hatályos KÉSZ	módosított KÉSZ (3,0)	Vi-2+Vt-H területek együtt	
építési övezetbe sorolt terület	196 773	136 147	57 060	193 207	- 3 566
ÖVEZET általános szintterület	473 515	300 731	171 180	471 911	- 1 604
módosított FRSZ és az övezet szintterületének különbözete	FRSZ TÖBBLET / HIÁNY AZ ÉPÍTÉSI ÖVEZET SZINTTERÜLETÉHEZ KÉPEST				
		5 469	75		5 544

mutató	hat. TSZT			összesen	különbözet
	Vi-2	Vi-2 terület	Vt-H terület		
	210 185	153 100	57 085		
parkolási beépítési sűrűség (Bsp):	1,00	1,00	1,25		
	FRSZ területfelhasználási egység területén				
FRSZ parkolási szintterület	210 185	153 100	71 356	224 456	14 271

csökkent telekméret módosított KÉSZ szerint	MÓDOSÍTOTT KÉSZ építési övezeteiben létesíthető szintterületek				
	hat. TSZT	tervezett TSZT	összesen	különbözet	
	hatályos KÉSZ	hatályos KÉSZ	módosított KÉSZ (1,25)	Vi-2+Vt-H területek együtt	
építési övezetbe sorolt terület	196 773	136 147	57 060	193 207	- 3 566
ÖVEZET parkolási szintterület	207 520	134 769	71 325	206 094	- 1 426
módosított FRSZ és az övezet szintterületének különbözete	FRSZ TÖBBLET / HIÁNY AZ ÉPÍTÉSI ÖVEZET SZINTTERÜLETÉHEZ KÉPEST				
		18 331	31		18 362



### 3. A MAGASHÁZ KIJELÖLÉS MÓDOSÍTÁSA A TSZT 3. B ÉS AZ FRSZ 3. MELLÉKLETÉN



Az előzetes beépítési koncepció magasépületeinek kategóriái



hatályos TSZT >> javasolt TSZT

A különleges adottság a Duna közelsége, melytől a háttérterületeket, a kerület lakóit sokáig az ipari területek átjárhatatlan fala zárja el a mai napig is.

**Fejlesztési cél** – az általában zárt lakóparkok helyett – egy szabadon átjárható, zöldfelületekkel szabdalt, szellős beépítés létrehozása, és kapcsolatának ily módon való megteremtése a Duna-part mentén a projekt keretében kialakításra kerülő közpark területtel és magával a Dunával, ami kevés helyen érhető el ilyen közelségben és ilyen széles zöldterülettel szegélyezetten.

A magasházak kisebb alapterületet elfoglaló jellemzője okán az épületek távolabb kerülhetnek egymástól, ezáltal az átláthatóságot, a benapozottságot, az átszellőzést és a belső parkosított területek kialakítását is támogatják. A Duna felé felszakadó beépítés térilményekkel teli átmenetet képez a város és a szabad tér, a Duna között.

A Galvani híd megépítésével számolva annak városépítészeti jelentőségét az érkezési pont mellett egy – a többitől magasabb – 90 méteres magasház tudja a legjobban jelezni.

A fenti átsorolással párhuzamosan javasolt tehát a terület **45 méteres** legmagasabb pontú **magasház**as kijelölésének áthelyezése a Dunával **párhuzamos 70 méteres szélességű sávba, ettől a Budafoki útig 45 méter helyett 65 méteres magasság meghatározása.**

Emellett az elképzelt városépítészeti kompozíció megvalósulása érdekében a Budafoki út és Galvani út találkozásánál a kiemelt városszerkezeti pozíciót jelölő egyetlen épület számára **90 méteres magasság kijelölése javasolt, hogy** a kerület ezen fontos, Duna felőli érkezési pontján építészeti hangsúlyképző elem is megjelenhessen.

**A módosítás a TSZT 3.b tervlapját érinti és az FRSZ 3. mellékletét.**

A TSZT és FRSZ alapján a **KÉSZ fogja pontosan meghatározni a magasházak építési helyét és az épület legmagasabb pontjának tényleges értékét a Szabályozási tervi mellékletben.**

Értelemszerűen a beépítés végleges formája annak megfelelően fog alakulni.

#### 3.1. ZÖLDFELÜLETI ÁTLAGÉRTÉK

A TSZT szerinti zöldfelületi átlagérték szerint számolt zöldfelület mind a két kategóriában megfelel, a Vi-2 kategóriában 2,9%-kal, a Vt-H kategóriában 25%-kal nagyobb a TSZT-ben meghatározottnál.

### 4. A MÓDOSÍTÁSI JAVASLAT ÖSSZEFOGLALÁSA

1. A Vi-2 területfelhasználási egység déli, 5,7 hektáros területrésze Vt-H helyi településközponti terület kategóriába kerül.
2. Az FRSZ beépítési sűrűsége a következők szerint alakul:
  - a. a Vt-H területfelhasználási egység esetében  $bs = 4.25$ , azaz  $bs$ á 3.0, bsp 1.25,
  - b. a Vi-2 területfelhasználási egység esetében  $bs = 3.0$ , azaz  $bs$ á 2.0, bsp 1.00.
3. A TSZT és az FRSZ térképén az új Vt-H területen a hatályos 45 méteres magasház as kijelölés a Duna irányába tolódik, a telekhatártól cca. 60-70 méteres sávba, ettől a Budafoki út felé eső telekrészen a létesíthető legmagasabb pont 65 méteres kijelölésre módosul, és egy építészeti hangsúlyos épület számára 90 méteres kijelölés történik a Budafoki út és a Galvani út találkozásánál.

## II. A TSZT ÉS AZ FRSZ ESETI MÓDOSÍTÁSI JAVASLATAI

### 1. A TSZT 1. TERÜLETFELHASZNÁLÁSI TERVÉNEK MÓDOSÍTÁSAI

A területfelhasználási egységek változása

65-413 szelvényen

## BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

524/2022. (VI. 29.) Főv. Kgy. határozattal módosított,  
az 50/2015. (I. 28.) Főv. Kgy. határozattal elfogadott TSZT

### SZERKEZETI TERVLAP

#### 1. TERÜLETFELHASZNÁLÁS

#### Beépítésre szánt területek

##### VEGYES TERÜLETEK

**Vi-2** Intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület

**Vt-H** Kiemelt jelentőségű helyi központ területe

#### BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK

##### ZÖLDTERÜLETEK

**Zkp** Közkert, közpark

##### EGYÉB ELEMELK

Jelentős változással érintett terület

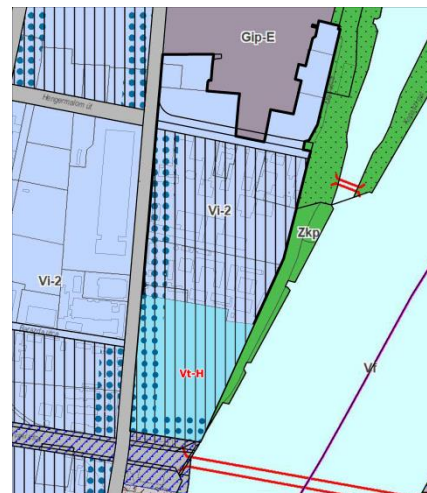
Tervezett Duna-híd



**Vi-2**  
az érintett terület a hatályos terveken



**Vi-2**  
a változással érintett terület



**Vi-2 + Vt-H**  
a módosított terület

## 2. TSZT-BEN ÉS AZ FRSZ-BEN IS RÖGZÍTETT MAGASSÁGI SZABÁLYOZÁS MÓDOSÍTÁSA

A „magasépítmények számára igénybe vehető terület” kijelölés módosítása 65 Élp értékkel, ami

- a TSZT 3/b térképét és
- az FRSZ 3. mellékletét

érinti az alábbiak szerint.

### BUDAPEST FŐVÁROS TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE

524/2022. (VI. 29.) Főv. Kgy. határozattal módosított,  
az 50/2015. (I. 28.) Főv. Kgy. határozattal elfogadott TSZT

#### SZERKEZETI TERVLAP

##### 3. AZ ÉPÍTETT KÖRNYEZET ÉRTÉKEINEK VÉDELME

- b) Épített környezet védelmével kapcsolatos magassági korlátozások területi lehatárolása

65-413 szelvény

### BUDAPEST FŐVÁROS RENDEZÉSI SZABÁLYZATA

23/2023. (X. 6.) önkormányzati rendelettel módosított,  
az 5/2015. (II. 16.) önkormányzati rendelettel jóváhagyott FRSZ

#### 3. MELLÉKLET

##### EGYES TERÜLETEK BEÉPÍTÉSI MAGASSÁGA ÉS MAGASÉPÍTMÉNYEK SZÁMÁRA KIJELÖLT TERÜLETEK

#### EGYES VÁLTOZÁSSAL ÉRINTETT, JELLEMZŐEN ÚJ BEÉPÍTÉSŰ, MAGASSÁGI SZABÁLYOZÁST IGÉNYLŐ TERÜLETEK

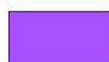


Egyes változással érintett, jellemzően új beépítésű terület (III. párkánymagassági kategória)

#### MAGASÉPÍTMÉNYEK SZÁMÁRA IGÉNYBE VEHETŐ TERÜLETEK



Magasház elhelyezésére kijelölt terület, ahol az épület legmagasabb pontja 45,0 m



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



Magasház elhelyezésére kijelölt terület, ahol az épület legmagasabb pontja 90,0 m

#### 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



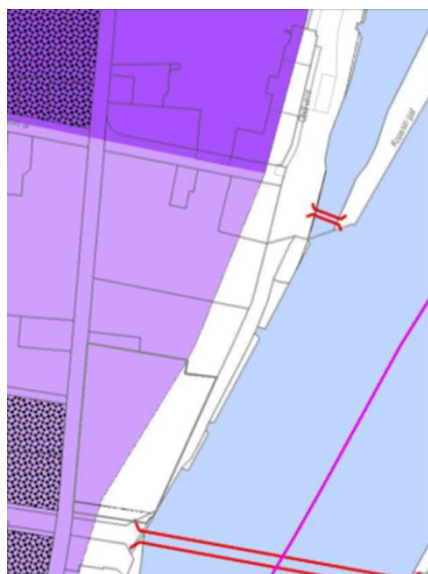
Magasház elhelyezésére kijelölt terület, ahol az épület legmagasabb pontja 45,0 méter



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

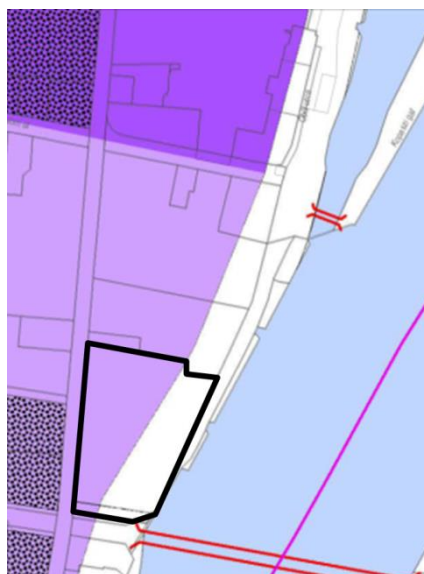


Magasház elhelyezésére kijelölt terület, ahol az épület legmagasabb pontja 90,0 méter



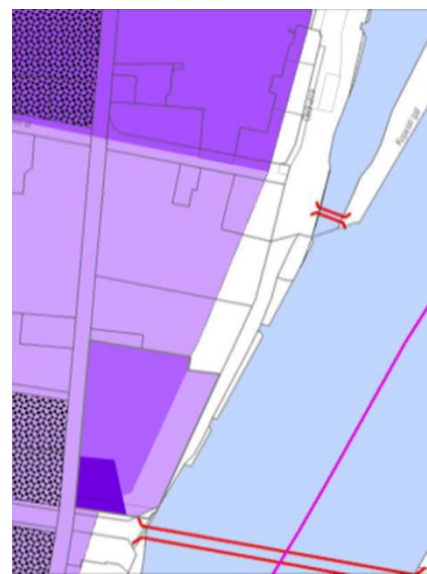
**Élp 45**

az érintett terület a hatályos terveken



**Élp 45**

a változással érintett terület



**Élp 45-65-90**

a módosított terület

### 3. AZ FRSZ 1. MELLÉKLETÉNEK MÓDOSÍTÁSAI

#### A területfelhasználási egységek változása

a 65-413 szelvényen

## BUDAPEST FŐVÁROS RENDEZÉSI SZABÁLYZATA

25/2022. (VII. 14.) önkormányzati rendelettel módosított,  
az 5/2015. (II. 16.) önkormányzati rendelettel jóváhagyott FRSZ

### 1. MELLÉKLET

A TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉGEK BEÉPÍTÉSI SŰRŰSÉGE  
ÉS AZ INFRASTRUKTÚRA ELEMEK

#### Beépítésre szánt területek

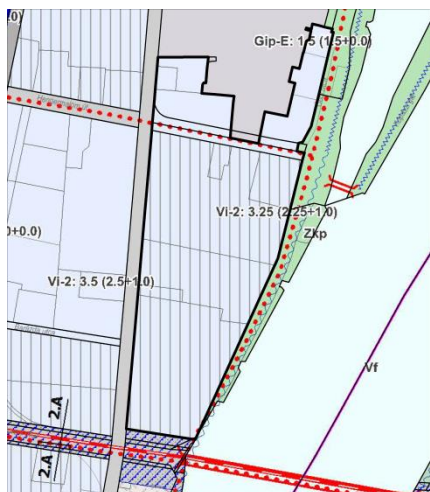
- Intézményi, jellemzően szabadonálló jellegű terület (Vi-2)
- Kiemelt jelentőségű helyi központ területe (Vt-H)

#### BEÉPÍTÉSRE NEM SZÁNT TERÜLETEK

- Zkp Közkert, közpark

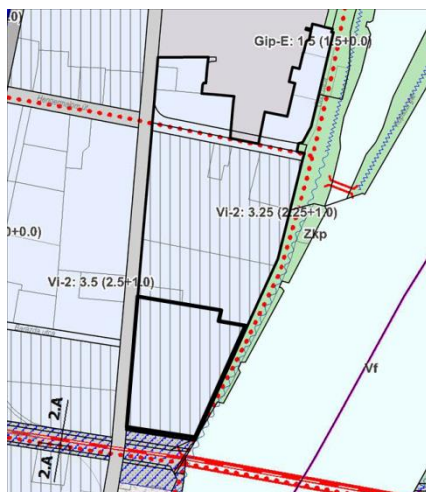
#### EGYÉB ELEMEK

- Jelentős változással érintett terület
- Tervezett Duna-híd



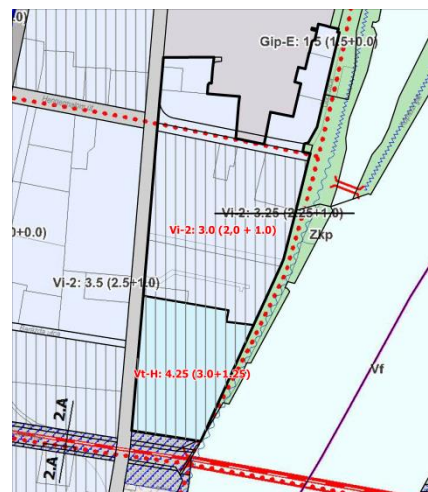
**Vi-2: 3.25 (2.25+1.0)**

az érintett terület a hatályos terveken



**Vi-2: 3.25 (2.25+1.0)**

a változással érintett terület



**Vi-2: 3.0 (2.0+1.0)**  
**VT-H: 4.25 (3.0+1.25)**

a módosított terület

# TSZT/FRSZ JÓVÁHAGYANDÓ MUNKARÉSZEK

## I. TSZT MÓDOSÍTÁS

### HATÁROZATTERVEZET A TSZT MÓDOSÍTÁSRÓL

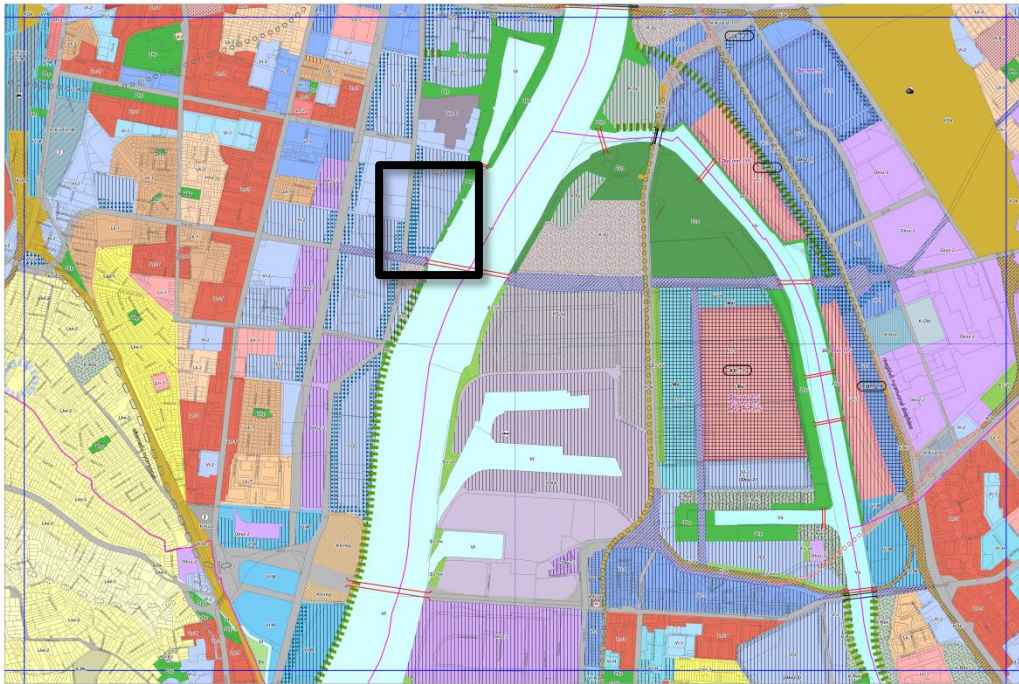
A Fővárosi Közgyűlés elfogadja BUDAPEST, XI. KERÜLET – Budafoki út – Galvani út – 4016 hrsz.– 4042/101 hrsz. – 4042/105 hrsz. – 4045/6 hrsz. – Kelenföldi Erőmű (4045/7. hrsz.) által határolt területre vonatkozó tárgyi módosítási javaslatot, amely szeirnt az 50/2015. (I.28.) Főv. Kgy határozattal elfogadott Budapest főváros településszerkezeti terv szöveges leírása az előterjesztői kiegészítés mellékletében, a Fővárosi településszerkezeti terv mellékletét képező 1:10.000 méretarányú Szerkezeti tervlap

- 1. Területfelhasználás 65-413 szelvénye
  - 3.b Épített környezet védelme 65-413 szelvénye
- az előterjesztés xxx mellékletében foglaltaknak megfelelően módosul.

# 1. A TSZT SZERKEZETI TERVE – 1. TERÜLETFELHASZNÁLÁS

a végleges formátumban a módosításokat az 1:10.000 léptékű térképszelvények fogják tartalmazni

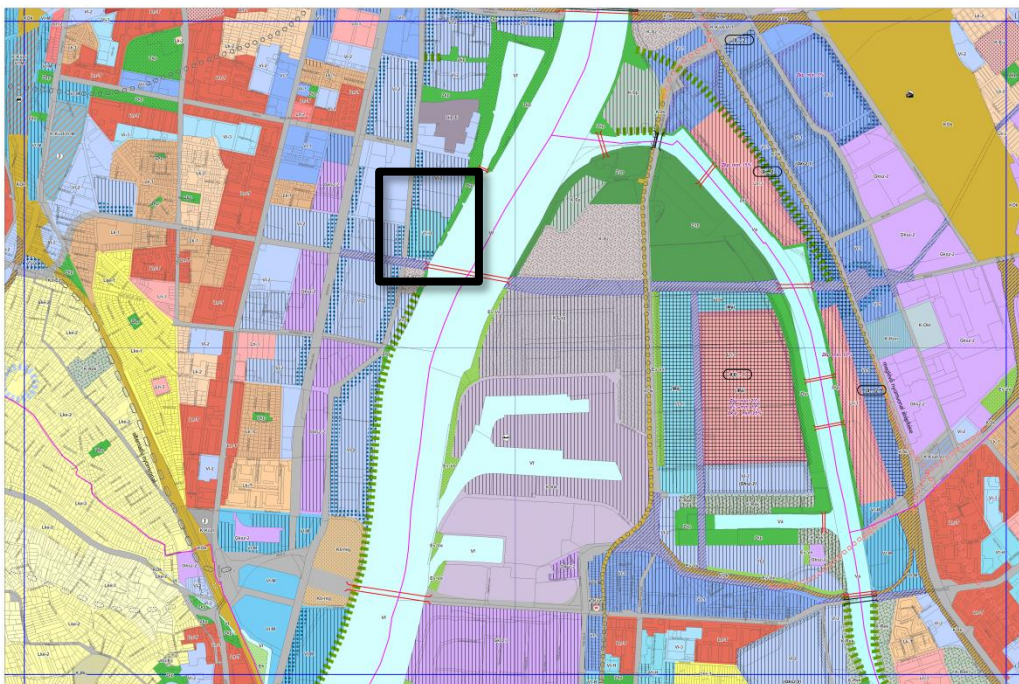
## A TSZT 1. TERÜLETFELHASZNÁLÁS tervének HATÁLYOS 65-413 számú térképszelvénye



**BUDAPEST FŐVÁROS**  
**TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE**  
.../2020. (... ..) Főv. határozattal módosított,  
az 50/2015. (I. 28.) Főv. Kgy. határozattal elfogadott TSZT  
**SZERKEZETI TERVLAP**  
1. TERÜLETFELHASZNÁLÁS

65-413 SZELVÉNY  
M=1:10 000

## A TSZT 1. TERÜLETFELHASZNÁLÁS tervének MÓDOSÍTOTT 65-413 számú térképszelvénye



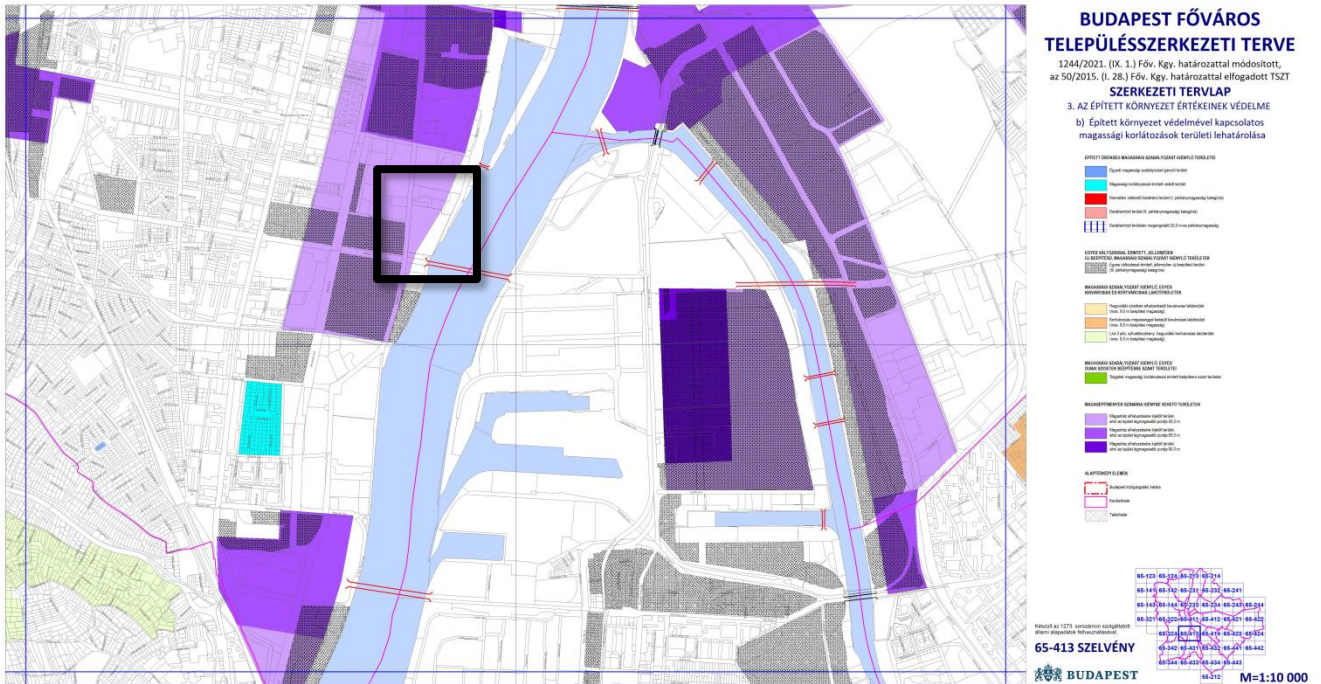
**BUDAPEST FŐVÁROS**  
**TELEPÜLÉSSZERKEZETI TERVE**  
.../2020. (... ..) Főv. Kgy. határozattal módosított,  
az 50/2015. (I. 28.) Főv. Kgy. határozattal elfogadott TSZT  
**SZERKEZETI TERVLAP**  
1. TERÜLETFELHASZNÁLÁS

65-413 SZELVÉNY  
M=1:10 000

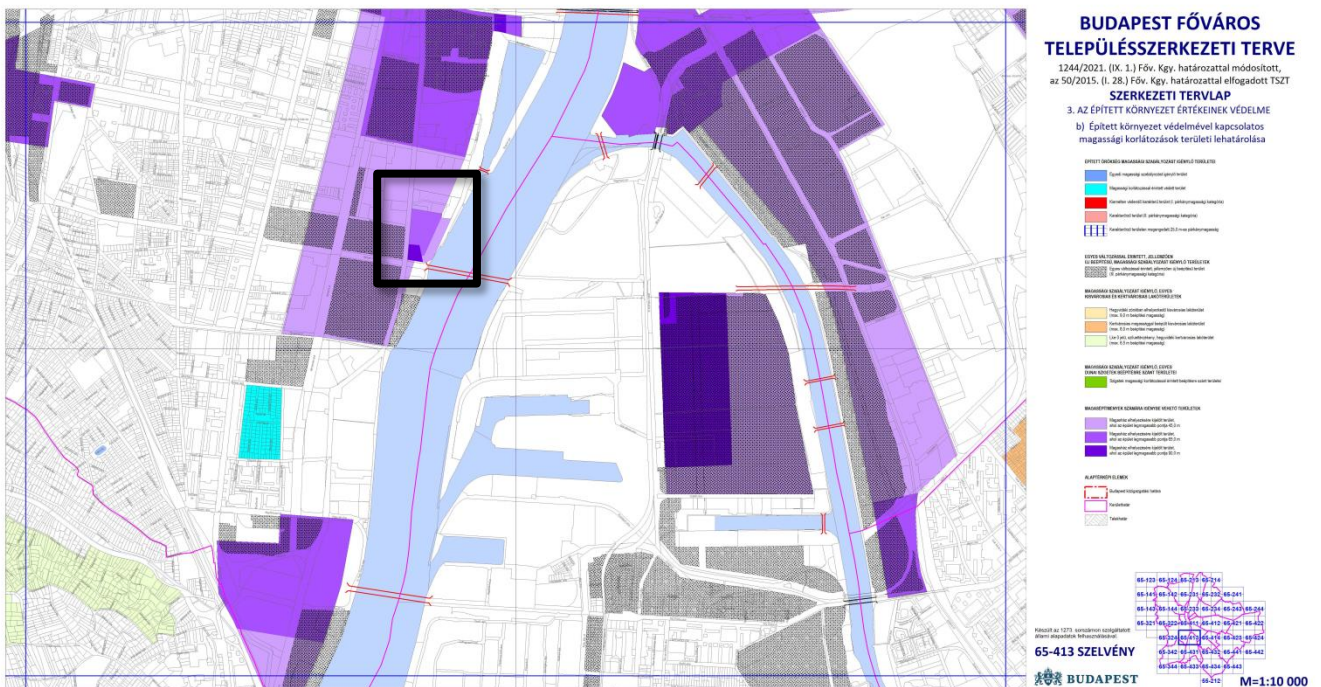
## 2. A TSZT SZERKEZETI TERVE – 3.B ÉPÍTETT KÖRNYEZET VÉDELME

a végleges formátumban a módosításokat az 1:10.000 léptékű térképszelvények fogják tartalmazni

### A TSZT 3.B ÉPÍTETT KÖRNYEZET VÉDELME tervének HATÁLYOS 65-413 számú térképszelvénye



### A TSZT 3.B ÉPÍTETT KÖRNYEZET VÉDELME tervének MÓDOSÍTOTT 65-413 számú térképszelvénye



**II. FRSZ RENDELET MÓDOSÍTÁSA****31/2019. (VI.19.) önkormányzati rendelete****a****Budapest fővárosi rendezési szabályzatról szóló****5/2015. (II.16.) Főv. Kgy. rendelet módosításáról**

Budapest Főváros Közgyűlése a magyar építészetről szóló 2023. évi C. törvény 225. § (10) bekezdésének 1. pontjában kapott felhatalmazás alapján a magyar építészetéről szóló 2023. évi C. törvény 22. § (4) bekezdése és a Magyarország helyi önkormányzatairól szóló 2011. évi CLXXXIX. törvény 23. § (1) bekezdésében meghatározott feladatkörében eljárva a következőket rendeli el.

**1. §**

A Budapest főváros rendezési szabályzatáról szóló 5/2015. (II. 16.) Főv. Kgy. rendelet 1. melléklete az 1. melléklet szerint módosul.

**2. §**

A Budapest főváros rendezési szabályzatáról szóló 5/2015. (II. 16.) Főv. Kgy. rendelet 3. melléklete a 2. melléklet szerint módosul.

**3. §**

Ez a rendelet a kihirdetést követő xxxx. napon lép hatályba.

Dr. Számadó Tamás s. k.  
főjegyző

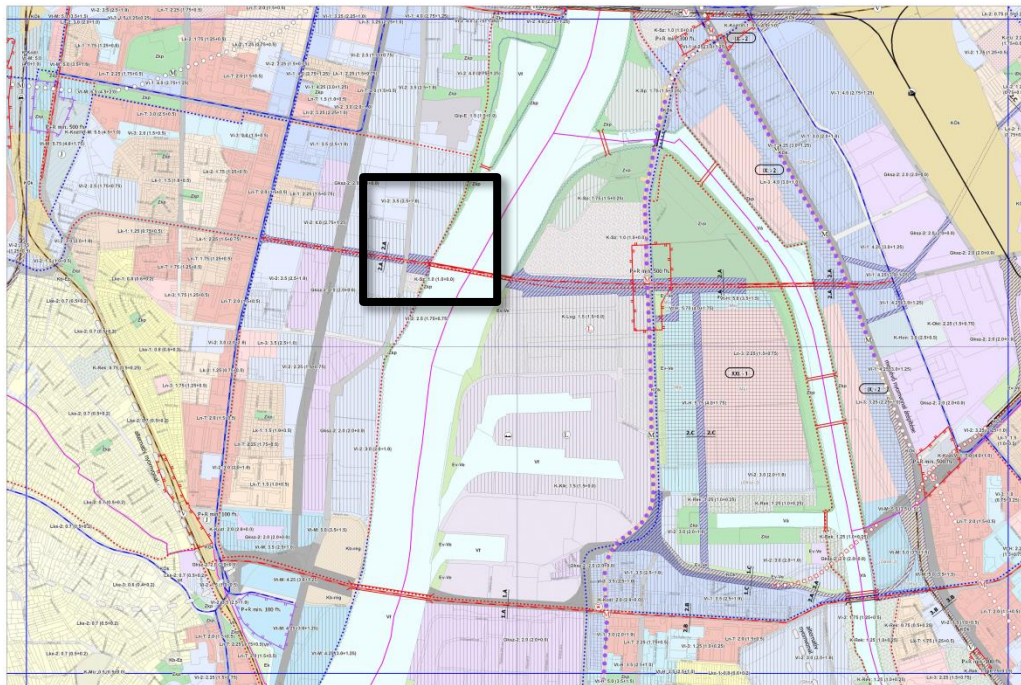
Karácsony Gergely  
főpolgármester



# 1. AZ FRSZ 1. MELLÉKLET MÓDOSÍTÁSA

a végleges formátumban a módosításokat az 1:10.000 léptékű térképszelvények fogják tartalmazni

## FRSZ 1. melléklet HATÁLYOS 65-413 számú térképszelvénye



**BUDAPEST FŐVÁROS  
RENDEZÉSI SZABÁLYZATA**  
31/2021. (IX. 13.) Főv. Kgy. rendelettel módosított,  
az 5/2015. (II. 16.) Főv. Kgy. rendelettel jóváhagyott FRSZ

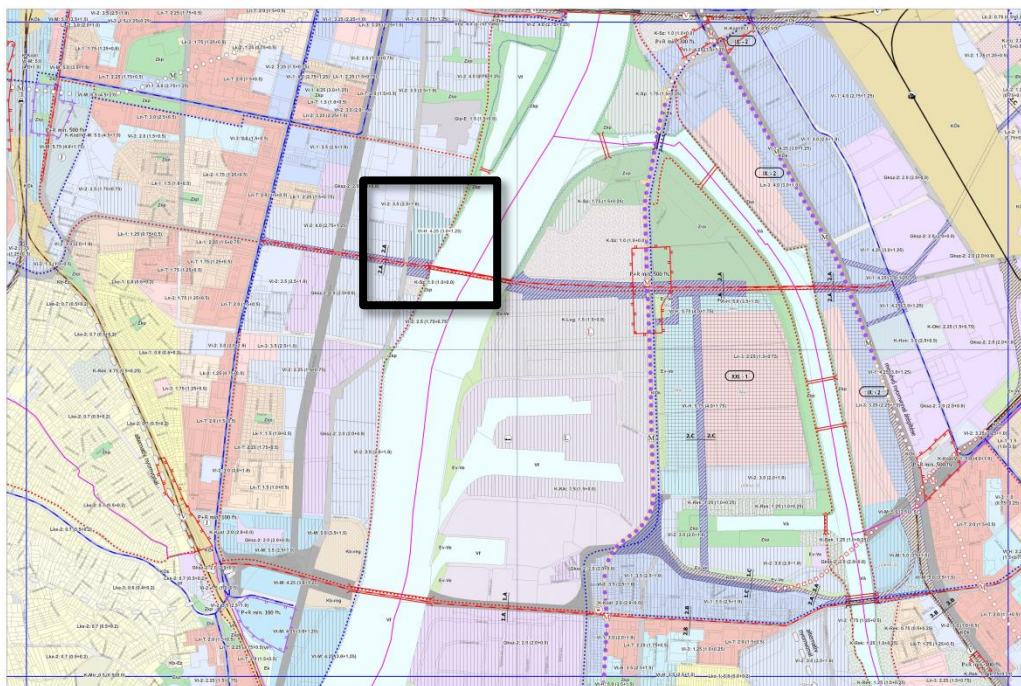
**1. MELLÉKLET**  
A TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉGEK BÉPÍTÉSI SŰRŰSÉGE  
ÉS AZ INFRASTRUKTÚRA ELEMÉK

Működés az 1/2017. számú önkormányzati  
határozat alapján módosított

**65-413 SZELVÉNY**

**BUDAPEST** M=1:10 000

## AZ FRSZ 1. melléklet MÓDOSÍTOTT 65-413 számú térképszelvénye



**BUDAPEST FŐVÁROS  
RENDEZÉSI SZABÁLYZATA**  
31/2021. (IX. 13.) Főv. Kgy. rendelettel módosított,  
az 5/2015. (II. 16.) Főv. Kgy. rendelettel jóváhagyott FRSZ

**1. MELLÉKLET**  
A TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉGEK BÉPÍTÉSI SŰRŰSÉGE  
ÉS AZ INFRASTRUKTÚRA ELEMÉK

Működés az 1/2017. számú önkormányzati  
határozat alapján módosított

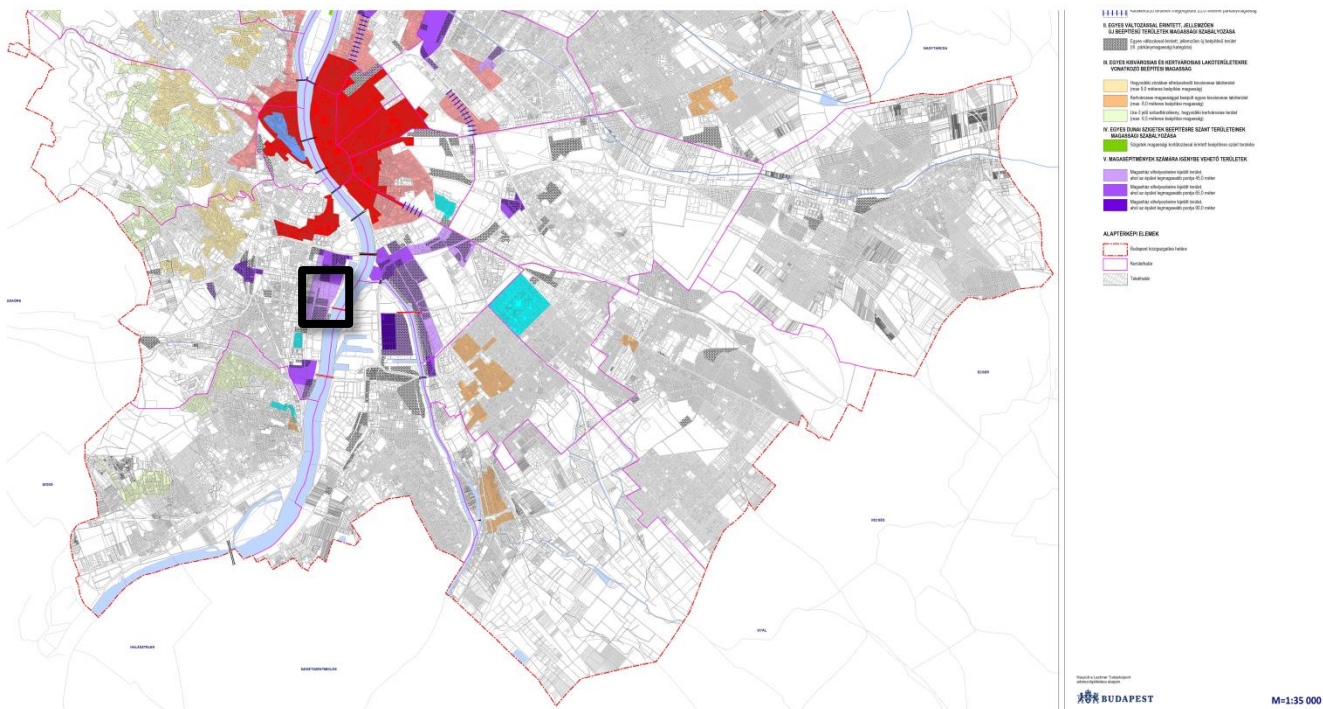
**65-413 SZELVÉNY**

**BUDAPEST** M=1:10 000

## 2. AZ FRSZ 3. MELLÉKLET MÓDOSÍTÁSA

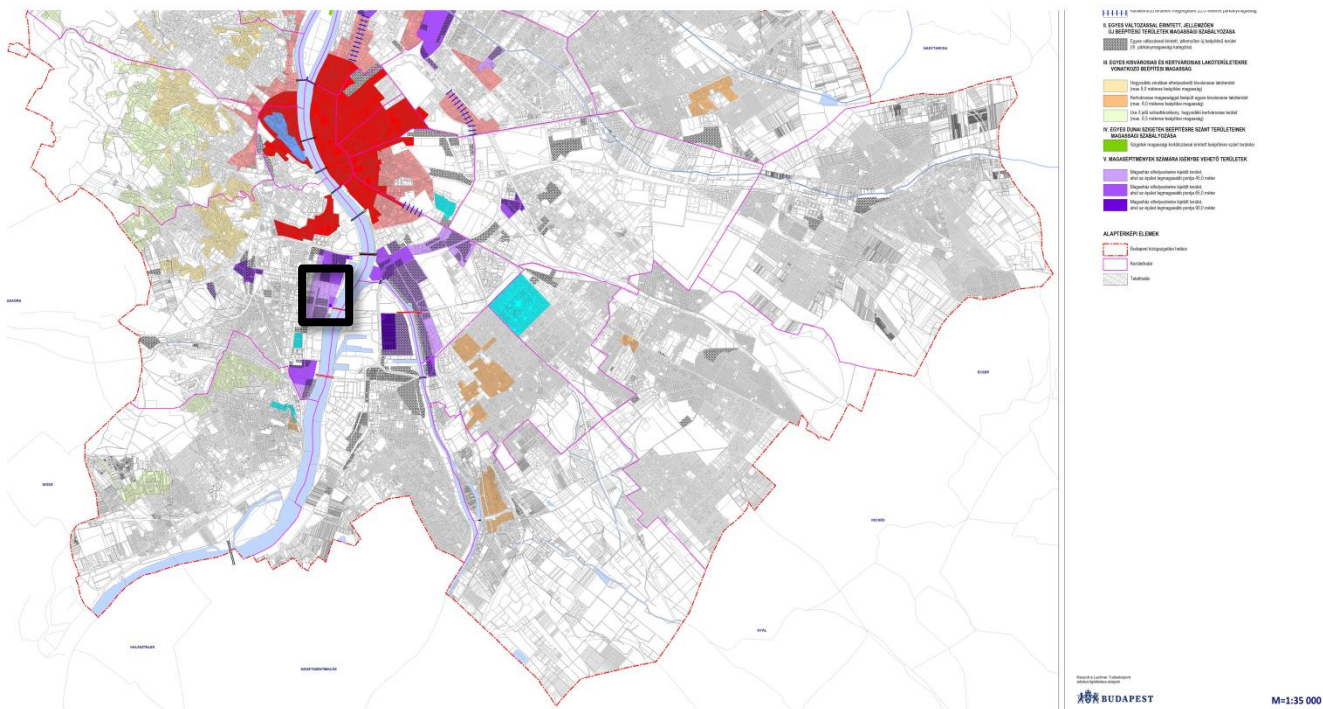
a végleges formátumban a módosításokat az 1:10.000 léptékű térképszelvények fogják tartalmazni

### FRSZ 3. melléklet HATÁLYOS



A TSZT változás lekötése:

### AZ FRSZ 3. melléklet MÓDOSÍTOTT



# TELEPÜLÉSRENDEZÉSI SZERZŐDÉS

## 1. A TELEPÜLÉSRENDEZÉSI SZERZŐDÉSBEN RÖGZÍTHETŐ KÖZFEJLESZTÉSEK KÖRE

### 1.1. JOGSZABÁLYI ÉRTELMEZÉS

- a TRSZ „köthető”** A Méptv. 92. § rendelkezik arról, hogy a települési önkormányzat **egyes településfejlesztési vagy településrendezési célok megvalósítására településrendezési szerződést köthet, továbbiakban TRSZ)** az érintett telek tulajdonosával vagy a **telken beruházni szándékozóval.**
- TRSZ tárgya lehet** A törvény szerint a TRSZ-nek településrendezési szerződés tárgya lehet a telepítési tanulmányterv alapján a településfejlesztési terv és a **településrendezési terv kidolgozásának finanszírozása, vagy azon egyéb költségeknek vagy egyéb ráfordításoknak a Fejlesztő általi átvállalása, amelyek az önkormányzatot terhelnék, és amelyek a cél megvalósításának előfeltételei vagy következményei.**
- Telepítési tanulmányterv** A Méptv. szerint a telepítési tanulmányterv tartalmazza azon közfejlesztések körét és előzetes költségbecslését, amelyek **kizárólag a tervezett beruházással kapcsolatos szabályváltozás miatt válnak szükségessé.** Jelen esetben a **TSZT és FRSZ módosítása tekintetében** kerülnek bemutatásra a beruházással összefüggésbe hozható és a módosítás jellegének megfelelő arányú közfejlesztések.
- 419/2021. (VII.15.) kr.** **Ha a telepítési tanulmányterv a településrendezési szerződés megalapozásához készül, a telepítési tanulmányterv tartalmazhatja a Méptv. 92. § (4) bekezdés c) pontja szerinti átvállalás ismertetését is.**
- A következő pontban kerülnek bemutatásra azok a közfejlesztések, melyek a beruházással összefüggésbe hozhatók és amelyekre vonatkozóan a Fejlesztő kötelezettségeket vállalhat a TRSZ keretében, amennyiben a TSZT és FRSZ módosítás megtörténik.

### 1.2. A TRSZ –BEN ELŐZETESEN JAVASOLT VÁLLALÁSOK

- terveztetés költségei (Méptv. (4) a) pont szerint** A településrendezési **tervek módosításával** kapcsolatosan felmerülő **költségek átvállalása** (TSZT, FRSZ, KÉSZ).

**közfejlesztések, melyek a módosítással összefüggésbe hozhatók (Méptv. (4) c) pont szerint**

A TRSZ tárgyaként a közfejlesztések tekintetében a Fejlesztő vállalja

- A fejlesztéshez szükségessé váló, a 4011/4 hrsz.-ú projekttelek gépjárművel való megközelítését és elhagyását biztosító – a ki- és behajtók kiépítésén túlmenő – közterületi útépitési és az azzal kapcsolatosan szükségessé váló közműkiváltási munkák elvégzését. Ezek pontosabb meghatározását és költségbecslését a **végleges beépítési terv és az ahhoz kapcsolódó közlekedési hatástanulmány szerint lehet megállapítani, várható értéke kb. bruttó 400-600 millió Ft.** Ezek fontosabb – részleteiben később kidolgozandó – elemei a következők:
  - a 4011/4 hrsz.-ú projekttelek gépjárműves megközelítését és elhagyását biztosító, a végleges beépítési terv és az ahhoz kapcsolódó közlekedési hatástanulmány szerint megvalósítandó közterületi útépitési és az azzal kapcsolatosan szükségessé váló közműkiváltási munkák elvégzése,
  - a Barázda utca – Budafoki út lámpás csomópont kiépítése,
  - a Budafoki úton tovább legalább két megközelítést biztosító csomópont kiépítése,
- a közterületek átépítését követően a lehetséges közterületi zöldfelület (zöldsáv, fasor) később kidolgozott tájépítészeti terv szerinti megvalósítását **kb. bruttó 100 millió Ft értékben,**
- a 4011/4 hrsz.-ú projekttelek Duna felé eső telekhatára és a Duna folyam közötti sávban a telekhatár teljes hosszában későbbi tájépítészeti terv alapján a DÉSZ szerinti Zkp-Kk területen és az ahhoz kapcsolódó 23813/1 hrsz.-ú telek érintett szakaszán közpark kiépítését, amennyiben az adott terület e célra az önkormányzat számára rendelkezésre áll **legfeljebb kb. bruttó 500 millió Ft értékben,**
- a 4011/4 hrsz.-ú projekttelek területén kialakításra kerülő – a végleges beépítési terv szerint külön megállapodás keretében meghatározott – egyes gyalogosfelületek korlátozás nélküli közhasználatú átadását a gyalogosforgalom számára a Budafoki út és a létesítendő közpark terület között,

- a Galvani híd hídfőjéhez szükségessé váló, várhatóan a telek területéből leszabályozandó terület térítésmentes átadását a fővárosi, vagy kerületi önkormányzat számára, legfeljebb a jelenleg hatályos TSZT szerint jelölt, kb. 3500 nm-es sávban **kb. bruttó 1000 millió Ft értékben**,
- amennyiben a fejlesztés miatt szükségessé válik és azzal összefüggésbe hozható, külön megállapodás szerint a humáninfrastruktúra fejlesztéshez szükséges (bölcsőde, óvoda bővítés, elhelyezés) hozzájárulás biztosítását **a kerületi önkormányzattal történő egyeztetés alapján meghatározott jelentős összeggel.**

Tekintettel arra, hogy **a szerződés két fél, esetleg főváros önkormányzat, kerületi önkormányzat és fejlesztő háromoldalú megállapodását jelenti**, a telepítési tanulmányterv fentieknél többet nem rögzíthet, nem javasolhat, egyéb – a beruházási céllal közvetlen összefüggésbe nem hozható tárgyú javaslatot nem tehet.

Tekintettel továbbá arra, hogy a TSZT és az FRSZ módosítás a beépítési koncepcióterven, és **még nem részleteiben kidolgozott terven alapul, a megjelölt tételek még pontosodhatnak, változhatnak a TRSZ megkötésének fázisáig.** Szükség esetén a telepítési tanulmányterv jelen fejezete is módosításra kerül az összhang biztosítása érdekében, mivel a TRSZ mellékletét fogja képezni.

Az arányosság tekintetében fontos tényezők a következők:

- **A módosítás elsődleges célja** a hatályos TSZT területfelhasználási egységének módosítása, mivel a Vi-2 besorolás alapvetően irodapiaci fejlesztést szolgál, mely a COVID-19 után megváltozott társadalmi és gazdasági trendeknek ma már egyáltalán nem felel meg. Az átalakuló **barnamezős térségben a javasolt Vt-H besorolás a valós városszerkezeti és piaci elvárásoknak megfelelő lakódomináns, vegyes funkciójú fejlesztést, egyben a „15 perces város” elvét** jobban szolgálja.
- **Az átsorolás mentén az FRSZ-ben rögzítendő beépítési sűrűség lényegében azonos szintterületi nagyságrendet biztosít, mint ami a jelenlegi Vi-2 kategória szerint a terület számára megadatik.**
- **Kiemelt szabályozási szándék, hogy a hatályos szabályozás szerint létesíthető általános szintterületi nagyságrend ne növekedjék, de a jelenlegi KÉSZ szabályozás szerinti szintterületi nagyságrend továbbra is megmaradjon mindkét (Vi-2 és Vt-H) területrészen.**
- **A városrendezési szempontból javasolt magasházak kialakítás a telek zöldfelületi kialakítását hozza kedvezőbb helyzetbe, az átjárhatóságot segíti, kapcsolatot hozva létre a háttérterületek és a Duna között a kerület városfejlesztési célkitűzéseit szolgálva. Tehát elsősorban környezeti és használati előnyökkel jár, további szintterületi többletet a mai szabályozáshoz képest nem ad, emellett városépítészeti szempontból kedvező módon jelöli ki a távlati Galvani híd helyét.**



## MELLÉKLETEK

## A. melléklet: az FRSZ igazoló számításai

### A TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉG PARAMÉTEREINEK VALÓ MEGFELELÉS

beépítési sűrűség vs. szintterületi mutatók

bsá = 2,25 bsp = 1,0

hatályos KÉSZ és a TSZT irányadó infrastruktúra szabályozásának konfliktusa

zöldfelületi átlagérték 25 %

A lenti **1. táblázat** azt mutatja, hogy a jelenlegi hatályos szabályozási terv (KÉSZ) szerinti területméretek és az övezeti paraméterek alapján számolt szintterület és az FRSZ összevetését. Mindhárom fővárosi nagyságrendnek az övezeti paraméterek jelenleg megfelelnek.

A számítás a 4011/4 hrsz. telekre vonatkozóan a korábbi TSZT-nek megfeleltetett KSZT szerinti leszabályozással nem érintett eredeti telekmérettel értelemszerűen más eredmény adódik.

A táblázatban a hatályos TSZT-ben jelölt infrastruktúra helybiztosítása szerint a KÉSZ-ben várhatóan leszabályozásra kerülő 3.566 m<sup>2</sup>-es területtel van számolva a 4011/4 hrsz. telek területe és az abból adódó szintterület a könnyebb összevetés érdekében. A Szabályozási koncepció fejezetben bemutatottak szerint a telek KÉSZ szerinti leszabályozatlan területe 60.626 m<sup>2</sup>, melyre a 2,85-ös általános szintterületi mutatóval 172.784 m<sup>2</sup> általános szintterület, 1,2 parkolási mutatóval számolva pedig 72.751 m<sup>2</sup> parkolási szintterület adódik. A terület csökkentés eredményeként – ha a KÉSZ leszabályozása megtörténik – a telekméret 57.060 m<sup>2</sup> lesz, a hatályos mutatók szerint általános szintterület pedig a táblázatban szereplő 162.621 m<sup>2</sup> és a parkolási pedig 68.472 m<sup>2</sup>. Ez azt jelenti, hogy egy ma benyújtott építési engedélyhez képest 10.163 m<sup>2</sup>-rel kisebb általános szintterület és 4.279 m<sup>2</sup>-rel kisebb parkolási szintterület volna engedélyezhető az alábbi, hatályos FRSZ-nek megfeleltetett táblázat figyelembevételével a telket érintő TSZT szerinti leszabályozás eredményeként.

A zöldfelületi átlagértéket a TSZT határozza meg, ami a Vi-2 területfelhasználási egységekre vonatkozóan 25%. Mint látható, az építési övezetek zöldfelületi mutatói ennek megfelelnek.

### HATÁLYOS ÁLLAPOT

#### 1/A HATÁLYOS FRSZ - HATÁLYOS KÉSZ // MEGFELELÉS ÖSSZEZŐ

FRSZ ALAPADATOK		MEGFELELÉS IGAZOLÁS					
		ÁLTALÁNOS BEÉPÍTÉSI SŰRŰSÉG		PARKOLÁSI BEÉPÍTÉSI SŰRŰSÉG		ZÖLDFELÜLETI ÁTLAGÉRTÉK	
FRSZ	FRSZ-ben és TSZT-ben meghatározott paraméterek	HATÁLYOS FRSZ	HATÁLYOS KÉSZ	HATÁLYOS FRSZ	HATÁLYOS KÉSZ	HATÁLYOS FRSZ	HATÁLYOS KÉSZ
		FRSZ Bsá alapján létesíthető általános szintterület	KÉSZ paraméterek alapján létesíthető általános szintterület	FRSZ Bsp alapján létesíthető parkolási szintterület	KÉSZ paraméterek alapján létesíthető parkolási szintterület	TSZT ZFÁ alapján létesítendő zöldfelület	KÉSZ paraméterek alapján létesítendő zöldfelület
Vi-2	területfelhasználási egység terület(m <sup>2</sup> ):	210 185	472 916	210 185	203 241	52 546	56 507
	általános beépítési sűrűség (Bsá):	2,25	tartalék: 9 564	tartalék: 6 944		többlet: 3 961	
	parkolási beépítési sűrűség (Bsp):	1,00	kihaználtóság: 97,98%	kihaználtóság: 96,7%		arány: 107,5%	
	zöldfelületi átlagérték (ZFÁ):	25%	megfelelés: <b>MEGFELEL</b>	megfelelés: <b>MEGFELEL</b>	megfelelés: <b>MEGFELEL</b>	megfelelés: <b>MEGFELEL</b>	

#### 1/B HATÁLYOS KÉSZ ÖVEZETEKRE VONATKOZÓ SZÁMÍTÁSOK

ALAPADATOK			ÁLTALÁNOS SZINTTERÜLET				PARKOLÁSI SZINTTERÜLET		ZÖLDFELÜLETI ARÁNY	
sorszám	Építési övezet	övezet területe	általános SZTM alapértéke	általános SZTM kedvezmény	általános SZTM összesen	létesíthető általános szintterület összesen (m <sup>2</sup> )	parkolási SZTM összesen	létesíthető parkolási szintterület összesen (m <sup>2</sup> )	előírt zöldfelület aránya	létesítendő zöldfelület (m <sup>2</sup> )
1	Vi-2-XI-25	18 777	2,00	-	2,00	37 554	1,00	18 777	25%	4 694
2	Vi-2-XI-30	69 391	2,00	-	2,00	138 782	0,85	58 982	30%	20 817
3	Vi-2-XI-31	31 169	2,40	-	2,40	74 806	1,10	34 286	30%	9 351
érintett övezet	Vi-2-XI-32	57 060	2,85	-	2,85	162 621	1,20	68 472	30%	17 118
5	Vi-2-XI-ID-06	7 981	2,95	-	2,95	23 544	1,85	14 765	25%	1 995
6	Vi-2-XI-ID-07	3 246	2,95	-	2,95	9 576	1,85	6 005	35%	1 136
7	Vi-2-XI-ID-08	5 583	2,95	-	2,95	16 470	0,35	1 954	25%	1 396
<b>építési övezet összesen</b>		<b>193 207</b>				<b>463 352</b>		<b>203 241</b>		<b>56 507</b>
8	Köu-kt-XI	10 337	-	-	-	-	-	-	0%	-
2	Vi-2-XI-30 m.út.	4 428	-	-	-	-	-	-	0%	-
3	Vi-2-XI-31 m.út.	2 188	-	-	-	-	-	-	0%	-
3	Köu-3	25	-	-	-	-	-	-	0%	-
<b>övezet/magánút összesen mindösszesen</b>		<b>16 978</b>				<b>Összesen: 463 352</b>		<b>Összesen: 203 241</b>		<b>Összesen: 56 507</b>
4011/4 telek Vi-2 területen kívül		3566								
4011/4 telek jelenlegi területe		60 626								
4011/4 telek építési övezete		57 060								

az övezethatár változásából adódó területi változás

**TERVEZETT ÁLLAPOT**

A Szabályozási koncepció fejezetben javasolt módosítás a szintterületi nagyságrend Vi-2 és Vt-H terület kiegyenlített, a jelenlegi szintterületi nagyságrendet nem változtató módosítására törekszik. Sajátos eltérés, hogy a Vi-2 területen létesíthető összes szintterület a 8%-os közterületi arány miatt kisebb területen oszlik szét, míg a Vt-H területen ennek hiányában a telek teljes területén. Az ebből adódó Vi-2 területen jelentős növekmény, a Vt-H terület esetében jelentős hiány jelentkezik az FRSZ által ma biztosított keretekhez képest. Ennek kiegyenlítése érdekében a Vi-2 területen a bsá érték csökkentése javasolt, értéke 2,0, a parkolási mutató változatlan. A Vt-H területen a bsá 3,0 és bsp 1,25 értékkel tudja biztosítani a jelenleg lehetséges szintterületi nagyságrendet a telekméret jelentős, korábbihoz képest 3,8-szoros csökkenése miatt.

**2/A TERVEZETT FRSZ - TERVEZETT KÉSZ // MEGFELELÉS ÖSSZEGŐ**

FRSZ ALAPADATOK			MEGFELELÉS IGAZOLÁS					
FRSZ			ÁLTALÁNOS BEÉPÍTÉSI SÚRÚSÉG		PARKOLÁSI BEÉPÍTÉSI SÚRÚSÉG		ZÖLDFELÜLETI ÁTLAGÉRTÉK	
			TERVEZETT FRSZ	HATÁLYOS KÉSZ	TERVEZETT FRSZ	HATÁLYOS KÉSZ	TERVEZETT FRSZ	HATÁLYOS KÉSZ
FRSZ-ben és TSZT-ben meghatározott paraméterek			FRSZ Bsá alapján létesíthető általános szintterület	KÉSZ paraméterek alapján létesíthető általános szintterület	FRSZ Bsp alapján létesíthető parkolási szintterület	KÉSZ paraméterek alapján létesíthető parkolási szintterület	TSZT ZFÁ alapján létesítendő zöldfelület	KÉSZ paraméterek alapján létesítendő zöldfelület
<b>Vi-2</b>	területfelhasználási egység terület(m <sup>2</sup> ):	153 100	306 200	300 731	153 100	134 769	38 275	39 389
	általános beépítési sűrűség (Bsá):	2,00	tartalék:	5 469	tartalék:	18 331	többlet:	1 114
	parkolási beépítési sűrűség (BSp):	1,00	kihasználtság:	98,2%	kihasználtság:	88,0%	arány:	102,9%
	zöldfelületi átlagérték (ZFÁ):	25%	megfelelés:	MEGFELEL	megfelelés:	MEGFELEL	megfelelés:	MEGFELEL

**2/B TERVEZETT KÉSZ ÖVEZETEKRE VONATKOZÓ SZÁMÍTÁSOK**

ALAPADATOK			ÁLTALÁNOS SZINTTERÜLET				PARKOLÁSI SZINTTERÜLET		ZÖLDFELÜLETI ARÁNY	
Megnevezés	Építési övezet	övezet területe	általános SZTM alapértéke	általános SZTM kedvezmény	általános SZTM összesen	létesíthető általános szintterület összesen (m <sup>2</sup> )	parkolási SZTM összesen	létesíthető parkolási szintterület összesen (m <sup>2</sup> )	előírt zöldfelület aránya	létesítendő zöldfelület (m <sup>2</sup> )
1	Vi-2-XI-25	18 777	2,00	-	2,00	37 554	1,00	18 777	25%	4 694
2	Vi-2-XI-30	69 391	2,00	-	2,00	138 782	0,85	58 982	30%	20 817
3	Vi-2-XI-31	31 169	2,40	-	2,40	74 806	1,10	34 286	30%	9 351
5	Vi-2-XI-ID-06	7 981	2,95	-	2,95	23 544	1,85	14 765	25%	1 995
6	Vi-2-XI-ID-07	3 246	2,95	-	2,95	9 576	1,85	6 005	35%	1 136
7	Vi-2-XI-ID-08	5 583	2,95	-	2,95	16 470	0,35	1 954	25%	1 396
<b>építési övezet összesen</b>		<b>136 147</b>				<b>300 731</b>		<b>134 769</b>		<b>39 389</b>
8	Köu-kt-XI	10 337	-	-	-	-	-	-	-	-
2	Vi-2-XI-30 m.út.	4 428	-	-	-	-	-	-	-	-
3	Vi-2-XI-31 m.út.	2 188	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>közterület/magánút összesen</b>		<b>16 953</b>								
<b>Összesen:</b>		<b>153 100</b>			<b>Összesen:</b>	<b>300 731</b>	<b>Összesen:</b>	<b>134 769</b>	<b>Összesen:</b>	<b>39 389</b>

**3/A TERVEZETT FRSZ - TERVEZETT KÉSZ // MEGFELELÉS ÖSSZEGŐ**

FRSZ ALAPADATOK			MEGFELELÉS IGAZOLÁS					
FRSZ			ÁLTALÁNOS BEÉPÍTÉSI SÚRÚSÉG		PARKOLÁSI BEÉPÍTÉSI SÚRÚSÉG		ZÖLDFELÜLETI ÁTLAGÉRTÉK	
			HATÁLYOS FRSZ	TERVEZETT KÉSZ	HATÁLYOS FRSZ	TERVEZETT KÉSZ	HATÁLYOS FRSZ	TERVEZETT KÉSZ
FRSZ-ben és TSZT-ben meghatározott paraméterek			FRSZ Bsá alapján létesíthető általános szintterület	KÉSZ paraméterek alapján létesíthető általános szintterület	FRSZ Bsp alapján létesíthető parkolási szintterület	KÉSZ paraméterek alapján létesíthető parkolási szintterület	TSZT ZFÁ alapján létesítendő zöldfelület	KÉSZ paraméterek alapján létesítendő zöldfelület
<b>Vt-H</b>	területfelhasználási egység terület(m <sup>2</sup> ):	57 085	171 255	171 180	71 356	71 325	11 417	14 265
	általános beépítési sűrűség (Bsá):	3,00	tartalék:	75	tartalék:	31	többlet:	2 848
	parkolási beépítési sűrűség (BSp):	1,25	kihasználtság:	100,0%	kihasználtság:	100,0%	arány:	124,9%
	zöldfelületi átlagérték (ZFÁ):	20%	megfelelés:	MEGFELEL	megfelelés:	MEGFELEL	megfelelés:	MEGFELEL

**3/B TERVEZETT KÉSZ ÖVEZETEKRE VONATKOZÓ SZÁMÍTÁSOK**

ALAPADATOK			ÁLTALÁNOS SZINTTERÜLET				PARKOLÁSI SZINTTERÜLET		ZÖLDFELÜLETI ARÁNY	
Megnevezés	Építési övezet	övezet területe	általános SZTM alapértéke	általános SZTM kedvezmény	általános SZTM összesen	létesíthető általános szintterület összesen (m <sup>2</sup> )	parkolási SZTM összesen	létesíthető parkolási szintterület összesen (m <sup>2</sup> )	előírt zöldfelület aránya *	létesítendő zöldfelület (m <sup>2</sup> )
4	Vt-H-XI-1	57 060	3,00	-	3,00	171 180	1,25	71 325	25%	14 265
9	Köu -3	25	-	-	-	-	-	-	0%	-
<b>Összesen:</b>		<b>57 085</b>			<b>Összesen:</b>	<b>171 180</b>	<b>Összesen:</b>	<b>71 325</b>	<b>Összesen:</b>	<b>14 265</b>
<b>beszámítható építési övezet</b>		<b>57 060</b>				<b>171 180</b>		<b>71 325</b>		<b>14 265</b>

<b>Köu-3</b>	3 566	hatályos TSZT szerinti változás figyelembevétele
4011/4 hrsz eredeti telekméret	60 626	

a zöldtetők beszámításával a zöldfelületi borítottság a hatályos 30%-nál nagyobb

Az előző táblázatok a kerületi szabályozás szerinti építési övezetek javasolt paramétereivel kerültek számításra. Természetesen a végleges, már a kerületi szabályozásra alkalmas, akár már telekosztási javaslatot is tartalmazó beépítési terv alapján a teljes telekterületre vonatkozóan külön készül részletes szabályozási koncepciót tartalmazó telepítési tanulmányterv. Abban a részletek pontosítása alapján akár eltérő, speciális övezeti előírások is meghatározhatók a szintterületi nagyságrend megtartásával. Ez a jelen számítási igazolásokat nem befolyásolja.

Az 1/A táblázat a hatályos Vi-2 besorolás szerinti értékeket mutatja be. A 2/A és 2/B táblázat hasonló kimutatással a kettéváló Vi-2 és Vt-H terület tervezett paraméterek szerinti értékeit közvetíti.

Az alábbi 4/A táblázat az FRSZ Vi-2 területfelhasználási egységének és a Vi-2 és Vt-H területre való kettéválásával és a sűrűségi mutatók változása szerinti összehasonlítást mutatja. Jól látszik, hogy arányaiban kis különbség adódik. Igazodva ahhoz, hogy az FRSZ 0,25-ös lépcsők szerint határozza meg a beépítési sűrűség mutatóit, a javasolt bsá és bsp értékek is ennek megfelelően egy-egy egységgel lesznek nagyobbak, ennek eredményét mutatja a 4/A táblázat. Az építési övezetek paramétereivel való összevetésből jól látszik, hogy a kihasználtság nem az általános szintterület esetében alig növekszik (0,8%), a parkolási esetében pedig csökken. A zöldfelületi átlagérték esetében még mindig megfelel a TSZT elvárásainak mindkét esetben és összesítésben is.

4/A		VÁLTOZÁS							
		HATÁLYOS FRSZ SZERINT							
TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉG		TERÜLETI VÁLTOZÁS		ÁLTALÁNOS SZINTTERÜLET		PARKOLÁSI SZINTTERÜLET		ZÖLDFELÜLET	
Vi-2		210 185	210 185	472 916	472 916	210 185	210 185	52 546	52 546
		<b>JAVASOLT FRSZ MÓDOSÍTÁS SZERINT</b>							
TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉG		TERÜLETI VÁLTOZÁS		ÁLTALÁNOS SZINTTERÜLET		PARKOLÁSI SZINTTERÜLET		ZÖLDFELÜLET	
Vi-2		153 100	210 185	306 200	477 455	153 100	224 456	38 275	49 692
Vt-H		57 085		171 255		71 356		11 417	
<b>különbözet</b>		-		<b>4 539</b>		<b>14 271</b>		<b>- 2 854</b>	
változása aránya (új / hatályos)				változás	<b>101%</b>	változás	<b>107%</b>	változás	<b>95%</b>
hatályos FRSZ kihasználtság				98,0%		96,7%		107,5%	
tervezett FRSZ kihasználtság				98,8%		91,8%		108,0%	

A 4/B táblázat a hatályos KÉSZ övezetek szerinti szintterületeket mutatja be. A Vi-2 terület esetében nem számolva változással, a Vt-H terület esetében pedig a jelentős telekterület csökkenésből adódó korrekciós értékkel számolva.

4/B		VÁLTOZÁS							
		HATÁLYOS ÖVEZETEK SZERINT							
TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉG		ÖVEZET TERÜLETI VÁLTOZÁS		ÖVEZET ÁLTALÁNOS SZINTTERÜLET		ÖVEZET PARKOLÁSI SZINTTERÜLET		ÖVEZET ZÖLDFELÜLET	
Vi-2		193 207	210 185	463 352	463 352	203 241	203 241	56 507	56 507
közterület / magánút		16 978		-		-		-	
közterület és magánút aránya		8,1%							
TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉG		ÖVEZET TERÜLETI VÁLTOZÁS		ÖVEZET ÁLTALÁNOS SZINTTERÜLET		ÖVEZET PARKOLÁSI SZINTTERÜLET		ÖVEZET ZÖLDFELÜLET	
Vi-2		136 147	210 185	300 731	471 911	134 769	206 094	39 389	53 654
közterület / magánút		16 953		-		-		-	
közterület és magánút aránya		8%							
Vt-H		57 060		171 180		71 325		14 265	
Köu-3		25		-		-		-	
Köu-3		3 566		-		-		-	
közterület és magánút aránya		0,01%							
<b>különbözet</b>		-		<b>8 559</b>		<b>2 853</b>		<b>- 2 853</b>	
változása aránya (új / hatályos)				változás	<b>102%</b>	változás	<b>101%</b>	változás	<b>95%</b>
Vi-2 hatályos FRSZ kihasználtság				98,0%		96,7%		107,5%	
Vi-2 tervezett FRSZ kihasználtság				98,2%		88,0%		102,9%	
Vt-H tervezett FRSZ kihasználtság				100,0%		100,0%		124,9%	

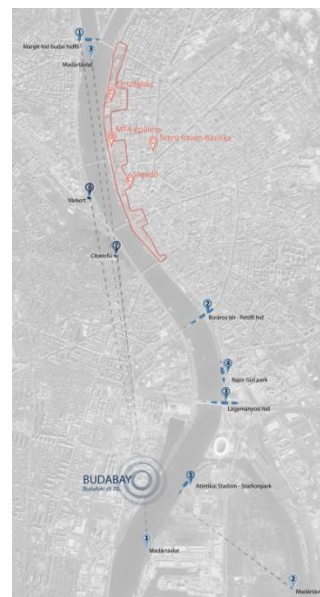


## B. melléklet:

### LÁTVÁNYVIZSGÁLAT – VÁROSKÉPI ELEMZÉS



▲ A terület beláthatósága térségi színtre, jelölve a közlekedési útvonalakat és a projektterületre rálátással bíró területeket  
forrás: Google Earth Pro, saját szerkesztéssel



▲ Vizsgált nézőpontok  
forrás: Google Earth Pro felvétel, saját átdolgozással

#### 1. VIZSGÁLATI METODIKA

##### vizsgálat célja

A látványvizsgálat - városképi elemzés célja, hogy támpontot adjon a hatályos tervekben (FRSZ, KÉSZ) meghatározott magassági korlát **90 méterig történő megemeléséhez.**

##### távoli nézőpontokból feltárási látvány

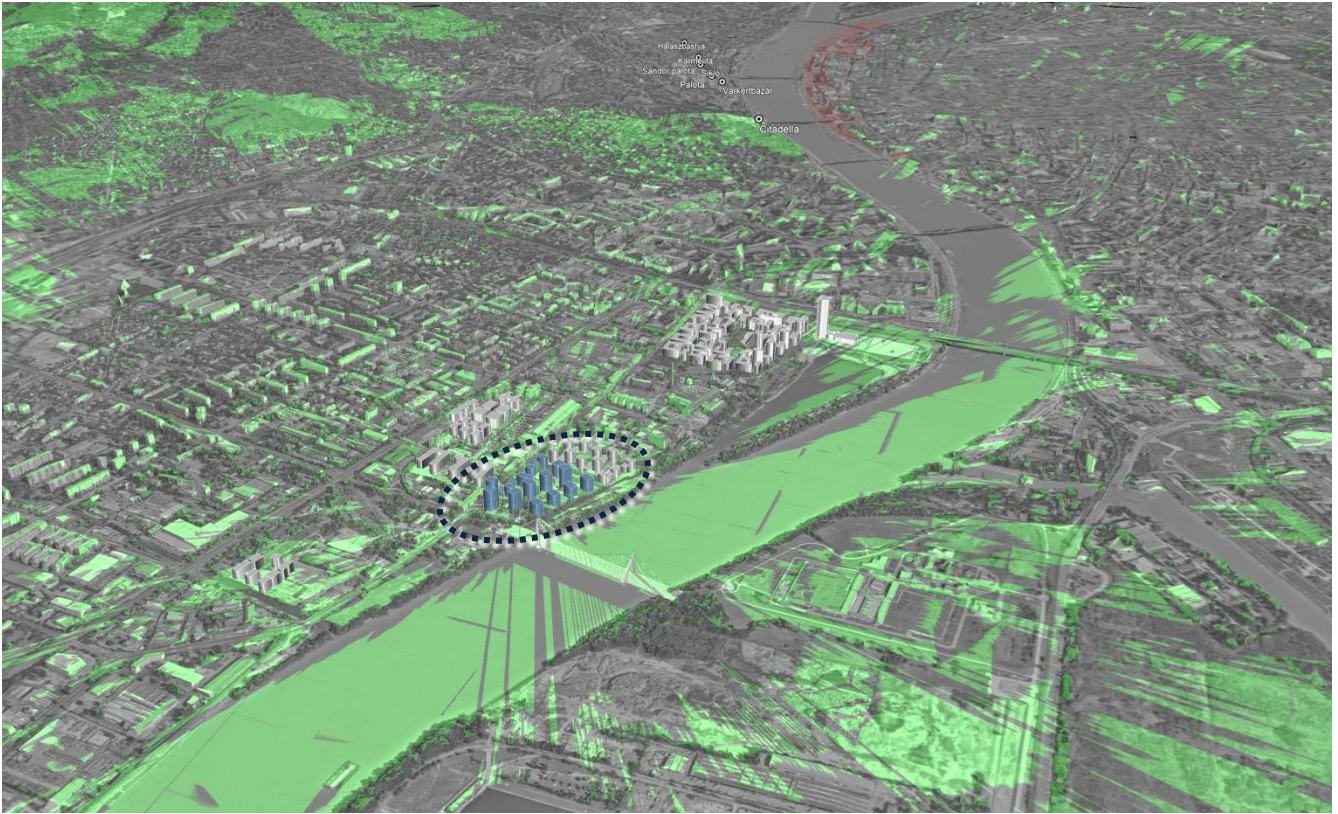
A távoli nézőpontok analízise a terület jövőképeinek városszövetbe helyezése, a lokális és nagyobb léptékben értelmezett, kialakult városarculat megőrzése érdekében indokolt.

##### 3d modellekben a várható környezet ábrázolása

A tervezés során kiemelt szempont a javasolt új beépítés látványvizsgálata, azaz a **BUDABAY tervezett épületeinek a Duna-parti épített környezet városképi arculatába**, továbbá a fővárosi települési táj megjelenésébe, városi sziluettjébe **való illesztése.** A látványfeltárási elemzését szolgáló ábrák a Google Earth Pro háromdimenziós modelljének kialakult állapot szerint frissített épületállományába illesztett látványterv alapján készültek. A modell a már megvalósult és építés alatt álló új beépítéseken túl a környező ismert fejlesztésekkel is kiegészítésre került (pl. *Metrodom River, Budapart, Galvani híd* stb.) melyek rövid-középtávon a városkép szerves részévé fognak válni, ezért a tervezett beépítés ezekkel együttesen értelmezendő.

A képek tehát a tervezési terület környezetében található, meglévő tervekkel rendelkező, eddig be nem épített tömbök léptékhelyes épületeit is tartalmazzák.

## 2. BELÁTHATÓSÁG VIZSGÁLATA



▲ Egyes területek láthatósága, feltárulása  
forrás: Google Earth Pro felvétel, saját átdolgozással

### *látótávolság*

A vizsgálatok előkészítéseként **beláthatóság vizsgálat** készült, mely alapján megállapíthatóvá válik a vizsgálati terület láthatósága, feltárulása a domborzati viszonyok figyelembevételével.

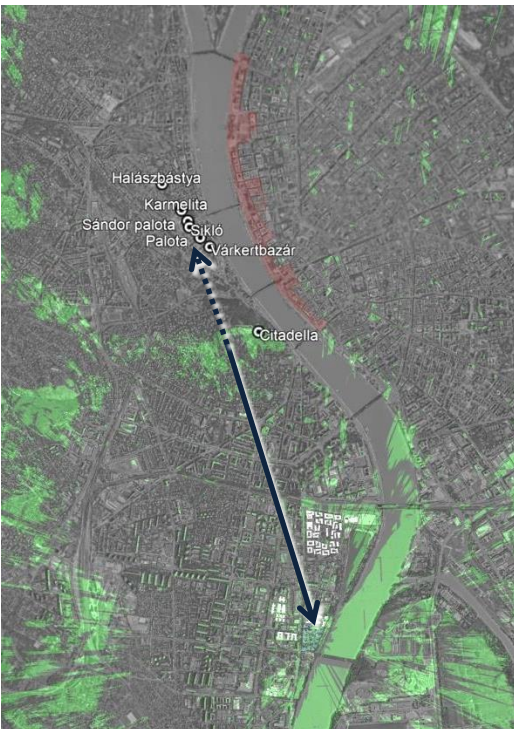
A BUDABAY területe 10 km-es látótávolságban a fővárosi domborzati adottságok mellett a zölddel jelölt területeken válik láthatóvá. A fenti ábrásor mutatja ezen vizsgálat eredményét.

A **zölddel jelölt sávokról** nyílik rálátás a projekterület épületeire, bemutatva az egyes feltárási képeket.

Fontos megjegyezni, - melyre az áttekinthető beláthatóságot igazoló vizsgálat is rámutat - hogy **az FRSZ által meghatározott kiemelt pontok nagy része – mint a Halászbástya, Karmelita, Sikló, Várkert bazár, stb. – a projekterület tervezett épületei nem láthatóak**, tekintve a két pont között elhelyezkedő Gellért-hegyet. Egyedül a Citadella területén, mint magaslati pont, vehető ki a tervezett fejlesztés a távolban. **A továbbiakban ezek közül így két pont kerül bemutatásra, ennek alátámasztásaképpen.**

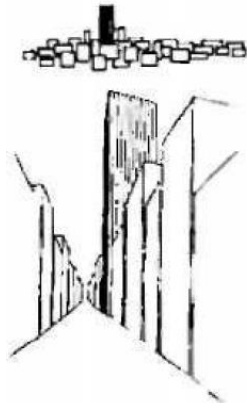
Szintén fontos feltárási helyszíneknek számítanak a **hidak, dunaparti területek** is, amelyek láthatóság szempontjából releváns vizsgálati helyszínek a projekterület rálátását illetően, kékkel kerültek kiemelésre.

- ◆ *Megjelenése azoknak a területeknek, ahol a projekterület feltűnik*  
forrás: Google Earth Pro, saját szerkesztéssel



## 3. ELMÉLETI HÁTTÉR

## városképhez való illeszkedés



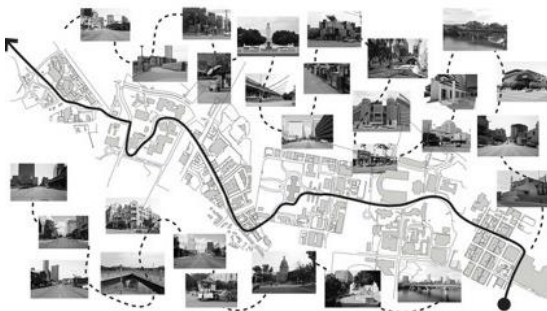
Kevin Lynch ábrája a landmark-okról  
forrás: 'The Image of the City' (Kevin Lynch)

A magasépületek létesítésénél a városképi megjelenés elsőrendű kérdés, ezért a magasépület konkrét helyének kijelölése és az épület legmagasabb pontjának meghatározása a településrendezési tervek készítésénél külön vizsgálatot igényel. A városi megjelenés szempontjából két alapvető szempontot indokolt mindenképp mérlegelni a távoli rálátások tekintetében:

- **horizonthoz, várossziluetthez való viszony**
- **jelentős történeti „landmark” épületekhez való viszony.**

A XI. kerületre elsősorban a Gellért-hegy és a pesti Duna-part felől adódnak vizsgálandó távoli rálátások, kiemelt nézőpontok. A fő kilátópontokból más és más feltárulás adódik. Ezekben belül a fő kilátópontok a Sightsmap.com és Eric Fischer Flicker adatbázisa alapján készített elemzése alapján kerültek meghatározásra. E két elemzés alapján – melyek a fényképek készítésének sűrűsödését mutatják – jól azonosíthatók azok a helyszínek, ahonnan látványvizsgálatot célszerű végezni.

## új landmark képzés



Gordon Cullen elméletét bemutató ábra,  
mely a szekvenciaelemzés lényegét szemlélteti  
forrás: 'The concise townscape' (Gordon Cullen)

A fenti elemzések alapján a Gellért-hegyen a Citadellától, valamint a szemközti, frekvenciáltabb Duna-parti helyszínekről indokolt látványvizsgálatot készíteni a magasépületek elhelyezésének függvényében. Ezek a helyszínek mind turisztikai, városimázs, mind identitás szempontból kiemelt nézőpontnak számítanak.

A vizsgálat szempontjából előképként tekinthető

- **Gordon Cullen** építész 'The concise townscape' c. műve, mely kifejezetten a feltárulásokat, az emberi perspektívából való látványokat és azok egymáshoz való kapcsolatait, összefüggéseit elemzi, valamint
- **Kevin Lynch** várostervező, 'The Image of the City' c. könyvében szereplő landmark-ok, azonosítási jelek, útvonalak, csomópontok megjelenésére a környezetben, valamint ezek kapcsolatára, hálózatban való működésére vonatkozó tanulmánya.

A fenti tanulmányok felhívják a figyelmet a magas ponttal rendelkező landmark jellegű azonosítási pontok szerepére, melyek segítik a városban közlekedőket a városban való tájékozódásukban.

A részletes elemzések során a fenti elvek alapján kerül elemzésre a projektterület tervezett épülete és környezete.

4. MADÁRTÁVLATI NÉZŐPONTOK

**madártávlatból feltáruló látvány**

A projektterület térségének jelentős átalakulása madártávlatból érzékelhető igazán. Az alábbi képek jól mutatják, a XI. kerület e dinamikusan megújuló térségét.

Az új beépítések közül számos 65 méteres magassággal létesült és létesül a jövőben.

A Csepel irányából nézve megjelenik a Budafoki út menti, tengelyirányú újépítésű iroda- és lakóterületek többsége, mely többnyire egy magasságú „masszaként” jelentkezik.

A projektterület tervezett épületei, mozgalmasságot adnak a Budafoki út fejlődő tengelye mentén – csatlakozva már épülő *Budapart* épületeihez, mely hangsúlyos landmark elemként mutatkozik a tervezett *Galvani hídfő* térségében.

Egyben egy újabb fontos pontként jelenik meg a magasépületek sorában, rámutat a helyszín városzerkezeti fontosságára.

A tervezett 45-65 és 90 méteres épületek délkelet felől felvett madártávlati nézetében már általánosan belesimulnak a városképi megjelenésbe, láthatóvá válnak a Budafoki út tengelye mentén, ezzel mintegy jelként megjelenve a térségben az agglomeráció irányából.

A beépítés általános magasságából kissé kiemelkednek, a városzerkezeti meghatározó pontokhoz igazodva a megjelenő *Budapart* épületeihez.

Északi irányból tekintve, messze az **Országház irányából a projektterületen tervezett épületek nem válnak láthatóvá**, összességében csak magas madártávlati nézetből bukkan fel a Budafoki út térségében létesülő új városrész részeként.

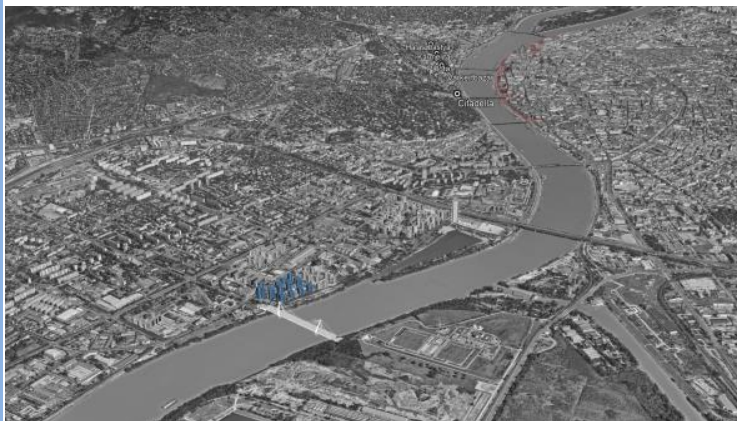
Sokkal inkább szembetűnő ebből a perspektívából a belvárost érintő, a világörökségi területen (piros sáv) lévő kiemelt épületek jelenléte, így az Országház, az MTA épülete, és maga a Duna kanyarulata a Lánchíddal.

1



Madártávlat a Duna irányából (1,05 km légvonalban)

2

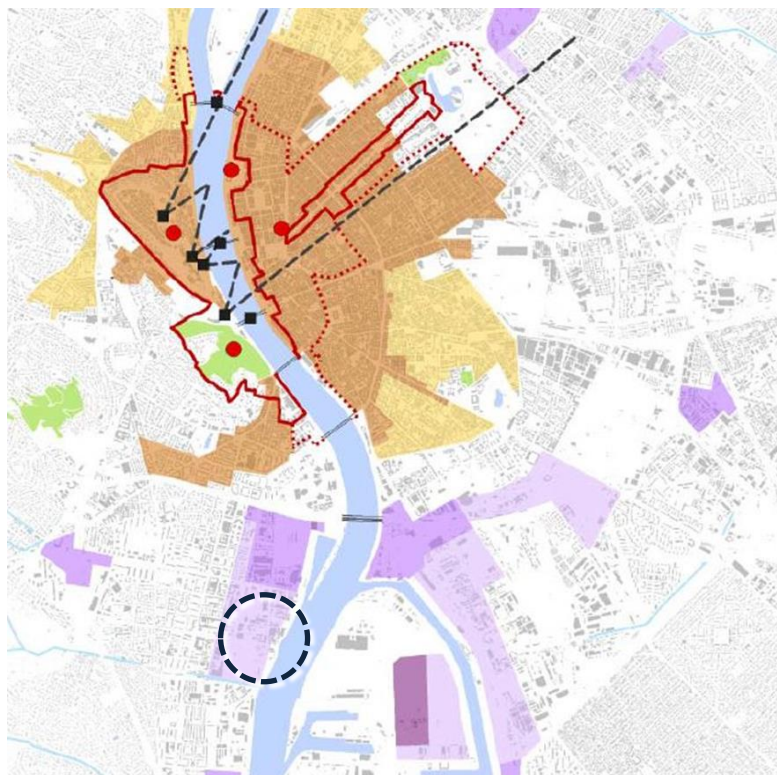
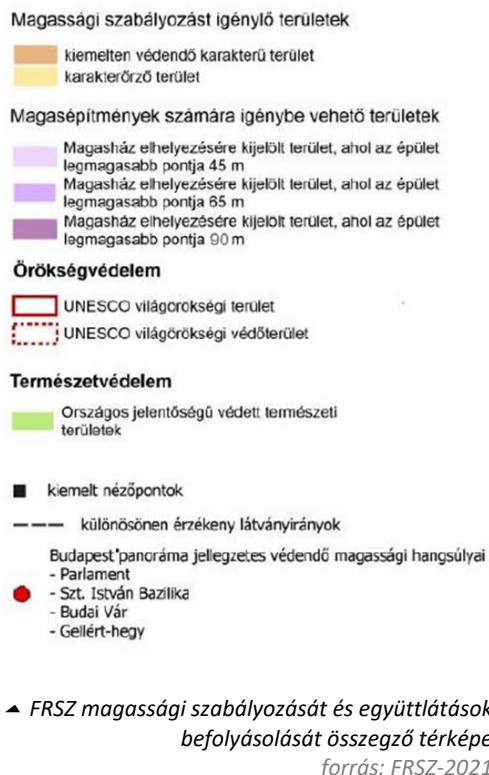


Madártávlat kelet felől (3,30 km légvonalban)

3



Madártávlat a Parlament irányából (6,25 km légvonalban)



### FRSZ vonatkozás

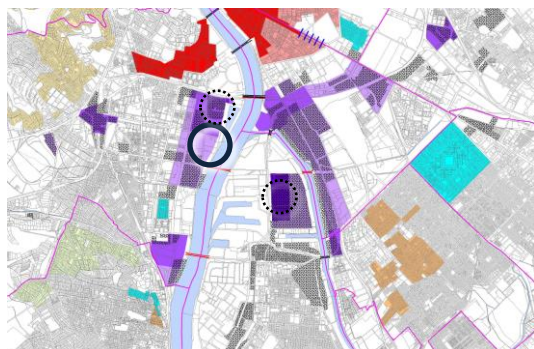
#### FRSZ 20. § (2b)

Magasházak helye a kerületi településrendezési eszközben csak olyan látványvizsgálat alapján jelölhető ki, amely igazolja, hogy a tervezett épület látványa - forgalmas látványközpontokból (legalább a **Gellért-hegy és a Budai Várhegy kilátópontjairól, a Duna-partokról és a hidakról**) feltáruló nézetekből - nem veszélyeztetni Budapest városképének harmóniáját, különösen a világörökség védett látványát, valamint nem eredményez zavaró együttlátásodást a kiemelt magassági hangsúlyokkal (legalább **Parlament, Szent István-bazilika, Gellért-hegy, Budai Várhegy**).

A hatályos FRSZ alapján a Budafoki út mentén, több helyszínen van lehetőség végig magasépületek elhelyezésére, melyek legmagasabb pontját az FRSZ jelenleg maximum 45,0, illetve 65,0 méterben határozta meg, ahol ezen épületek elhelyezése megengedett.

Ugyanezen a szakaszon a **pesti oldal esetében szintén lehetőség van**, ahol az épület megengedett legmagasabb pontja **45,0-65,0 méter** lehet.

A projektterület a főváros hatályos települészerkezeti terve (TSZT) és rendezési szabályzata alapján (FRSZ) 45 méteres magasház elhelyezésére kijelölt területi kategóriával érintett jelenleg, így a **tervezett 65-90 méteres beépítés megvalósítása mind a TSZT, mind az FRSZ módosítását is igényli**.



FRSZ 3. sz. melléklet (részlet)

Az FRSZ 3. sz. tervlapján sötét lila színnel jelölt területek a módosított, 65 méter magas épületek elhelyezését jelöli területi kijelölésben – míg a baloldali ábrán kék kör jelöli a projektterület területét.

Az FRSZ rendeletének 20.§ (2b) bekezdése alapján **igazolni szükséges a tervezett beépítés látványának Budapest városképével való harmóniáját**.

Az **FRSZ 20. § (2b) pontjának rendelkezése** meghatározza azokat a látványpontokat, melyekből a vizsgálatot el kell végezni.

A látványvizsgálatban elemzett nézőpontok ennek figyelembevételével kerültek kijelölésre.

Fontos megjegyezni, hogy az elemzés modellezésen alapul, melynek alapvető célja a tervezett beépítés jó láthatóságának bemutatása, ezért az élénk színnel kerül megjelenítésre, míg a modellkörnyezet szürkeárnyalatosan.

A modell nem számol a nézőpontoktól való jelentős távolság és városi légkör adta homályosító tényezőkkel. A valóságban a kiemelt látványpontoktól több mint 5 km-es távolságra lévő vizsgált terület képe jellemzően jóval homályosabb képet ad a valóságban.

Jelen elemzés az előkészítés fázisában lévő más ismert beépítéseket, magasházakat is tartalmaz.

Ezen felül fontos megjegyezni, hogy a bemutatott képek helyenként elavult, korábbi állapotot mutathatnak, mivel a Google Earth Pro alkalmazás a 2016-os légifotóból átalakított 3D környezettel dolgozik – mely jelenleg már 9 éves adatnak tekinthető. Így kifejezetten a projektterület környezetében, ahol jelenleg nagymértékű átalakulások zajlanak, a valóságtól eltérhetnek, ezért ezek a képek pontosításra kerültek.

A látványtervek a terület és a város léptékviszonyainak megfelelő ábrázolással készültek.

### KIEMELT NÉZŐPONTOK

#### I.A. — Budai vár és Gellért hegy kilátópontjai

A látványfeltárulás Budapest kiemelt helyszíneiről való elemzése a területre vonatkozó szabályok figyelembevételével/módosításával szempontról is szükséges. Ennek során a legkiemeltebb turisztikailag is frekvenciált, vagy a városimázs szempontjából meghatározó pontokról készült a vizsgálat.

#### I.B. — Duna-partok és hidak

A Budai vár és Gellért hegy mellett a mindennapokban a városlakók által frekvenciált helyszíneket adják a vizsgálat következő lépcsőfokát. A rakpartok, illetve a hidakról feltáruló látvány szempontjából olyan releváns, turisztikai értelemben is jelentős városi helyszínek kerültek vizsgálatra, mint a

- környező Duna hidak, melyekről rálátás nyílik a területre (Petőfi híd, Rákóczi híd), továbbá
- a gyakran látogatott, aktív és passzív pihenésre, rekreációra is alkalmas területek

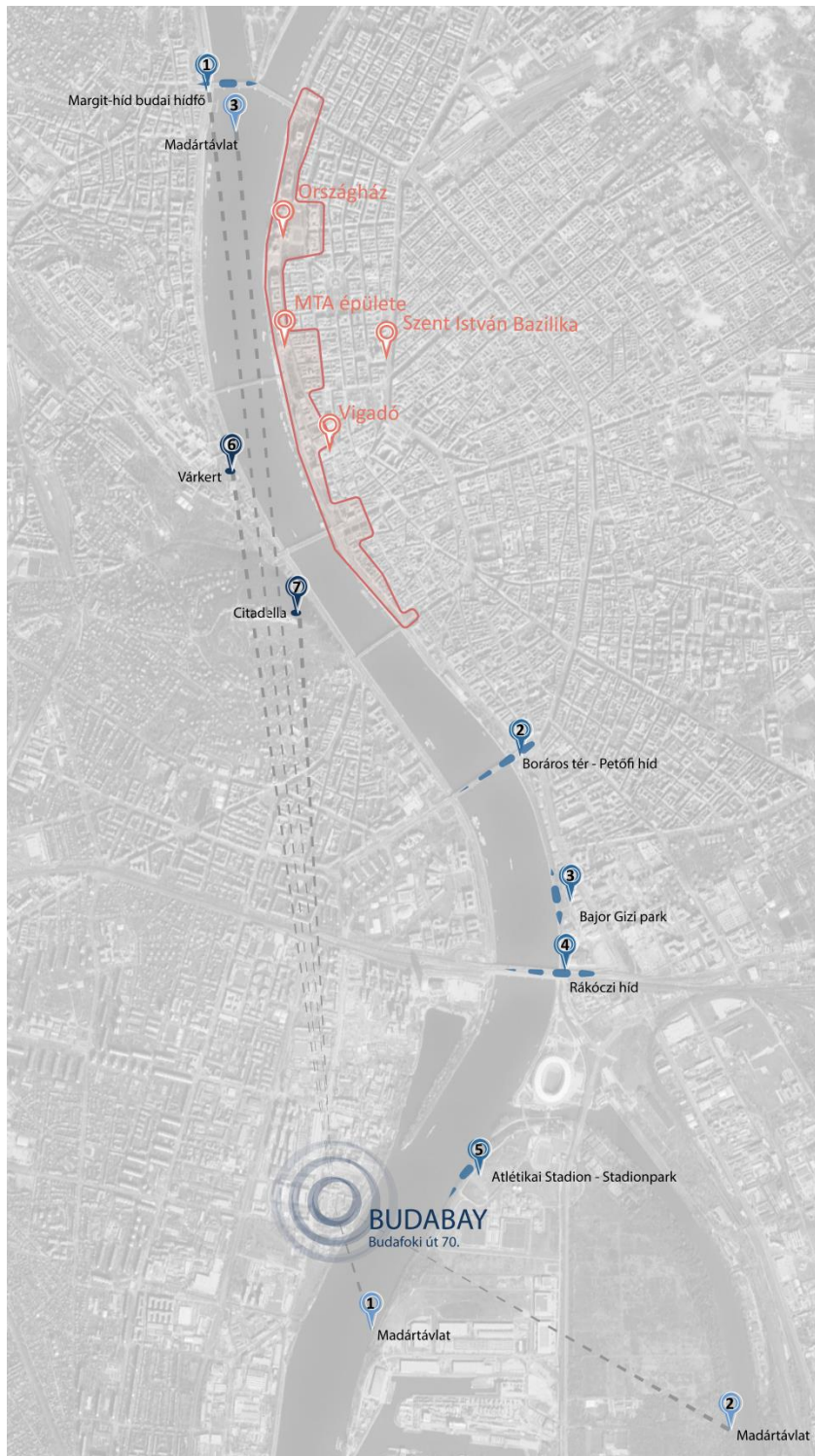
### KÖRNYÉKBELI FELTRULÁSOK

A tervezési terület közvetlen környezetében feltáruló látványok elemzése a javasolt beépítés értelmezésében, kontextusba helyezésében jelent segítséget. Ebben az esetben a landmark szerep értelmezése, értékelése kap hangsúlyt.

#### II. — Utcanézetek

A projekthelyszín környezetében lévő közterületi és szabadtéri helyszínekről vizsgált látványfeltárulás a mindennapi életben jövőben tapasztalható térélmény érzékeltetését szolgálják, melyeken keresztül jól nyomon követhető a térség várható átalakulása.

5. KIEMELT TÁVOLI NÉZŐPONTOK



- **A. — Budai vár és Gellért hegy kilátópontjai**

1. Várkert bazár
2. Citadella

- **B. — Duna-partok és hidak**

1. Margit-híd
2. Boráros tér – Petőfi híd
3. Bajor Gizi park
4. Rákóczi (Lágymányosi) híd
5. Atlétikai Stadion - Stadionpark

- **C. — MADÁRTÁVLATOK**

Átnézeti térkép a nézőpontok, védett területek, tengelyek ábrázolásával  
forrás: saját ábra

A **kiemelt távoli nézőpontokat** vizsgálata fontos, mert olyan (elsősorban turisztikai szempontból) frekventált, gyakran látogatott helyszínek, mint a Budai vár és a Gellért hegy, alapvetően meghatározó látképet adnak – mely örökségvédelmi szempontból az UNESCO által kijelölt világörökségi terület. E látkép védelme kiemelt fontosságú a város kialakult imázsának, identitásának megőrzése szempontjából.

Ezen elméleti szabályozáshoz igazodik az FRSZ által meghatározott magasházak elhelyezhetőségének lehetősége is, melyek ezen elvek szem előtt tartása szerint kerültek javarészt kijelölésre a főváros egyes részein.

Fontos megjegyezni azonban, mint az korábban kifejtésre került, hogy **a projektterület esetében ezek távolsága, és a domborzati adottságok okán kevésbé válnak értelmezhetővé, releváns szempontokká.**

Az alábbiakban így kettő, kiemelt látványpontokból való feltárulás részletes elemzésére kerül sor ennek alátámasztása érdekében.

**I.A. BUDAI VÁR ÉS GELLÉRT HEGY KILÁTÓPONTJAI**

1 A Várkert Bazár az kiemelt nézőpontokhoz képest alacsonyabban helyezkedik el, melynek előterében a **budai rakpart és a Gellért-hegy válik láthatóvá, de a projektterület nem – utóbbi domborzati adottságai miatt.** Mindez érvényes az egész budai rakpartra, illetve ettől északabbi nézőpontokra, hogy **a projektterület takarásban van.**



▲ Várkert Bazár (4,3 km légvonalban)

2 A Citadella felőli nézetben a projektterület épületeinek legteteje **válik csak láthatóvá a város beépített területeinek peremén, a város sziluettén belül.** Belesimul a városi beépítések alkotta „masszába” mely ezen a területen éppúgy egy helyjelzésként működik, a városkapu jelleget imitálva.

Ebből a látképből sokkal inkább láthatóvá válik a kiemelkedő, sziluettet megtörő 146 méter magasságot elérő MOL torony, mely sokkal inkább vonzza a tekintetet a Citadella ezen pontjáról.



▲ Citadella (3,3 km légvonalban)



I.B.

DUNA-PARTOK ÉS HIDAK

A Projektterület esetében érdemes a lejjebb lévő egyéb **fontos nézőpontokat** is megvizsgálni, melyek szintén frekventált, gyakran látogatott helyszínek. Ezen helyek főképp a helyi lakosok számára látogatott helyek, rekreációs területek, vagy közlekedési útvonalak, mint pl. a *Margit híd, Lágymányosi híd, Atlétikai Stadion, vagy a Bajor Gizi park.*

Turisztikai szempontból ugyan kevésbé jelentős az *pesti rakpart* déli szakasza, de a projektterület feltárulása tekintetében ez az egyik legjelentősebb rálátással bíró terület.

Az UNESCO által kijelölt világörökségi terület nagy része ilyen szempontból nem jelent érintettséget, ugyanis a Duna kanyarulata miatt, és a belváros sűrű beépítettsége okán jellemzően nem látszódik az épület.

Az alábbiakban e látványpontok részletes elemzésére kerül sor.

**Margit híd**  
(6,4 km légvonalban) ▶

1

A Margit hídról nézve **a projektterületen tervezett épületek nem látszódnak**, az előtérben lévő Gellért hegy teljesen eltakarja a projektterületet, miközben épp kibukkan a hegy mögül a MOL torony.

A pirossal jelölt területsáv az UNESCO világörökségi területének megjelenését mutatja.

A nézet bal oldalán épp felbukkanni látszik az Országház épülete, mely ebből a szemszögből jelentős látványelemnek számít.



**Boráros tér**  
(2,7 km légvonalban) ▶

2

A Petőfi hídról dél felé nézve a projektterület épületei nem látszódnak, takarásban vannak a Duna kanyarulata és a Budai oldalon lévő beépítése miatt.

A nézet előtérben megjelennek az Infópark épületei, valamint a háttérben markánsan megjelenő MOL torony is.



**Bajor Gizi park**  
(1,9 km légvonalban) ▶

3

A pesti Duna-part tekintetében a MÜPA környezetéből társul fel a terület, de itt is kevésbé belátható a tervezési helyszín-teltekintve, hogy a szemközti, Duna túlsópartján lévő újépítésű területek, a Rákóczi híd is közbeékelődik a fejlesztési terület látványtengelyébe, így abból alig látszik valami.

A Rákóczi híd mögöl így kis mértékben **bukkan csak ki a tervezett fejlesztés legmagasabb épülete.**



**Rákóczi (Lágymányosi) híd**  
(1,7 km légvonalban) ▶

4

A Rákóczi híd pesti hídfője esetében a projektterület épületei már jobban láthatóvá válnának, a szomszédos újépítésű épületek mellett egyöntetű képet adnának. **A legmagasabb tervezett épület (90 méter) felső szintjei kisméretben kilógnak a környezet sziluettjéből,** felhívva a figyelmet a sorban következő hídfőre. A háttérben elvben láthatóvá válik a tervezett Galvani híd is. Ezzel együtt megjegyzendő, hogy a Rákóczi híd e szakaszát az „átsuhanás” jellemzi, a zajvédő fal, növényzet és a vasúti híd miatt a területre valójában csak minimális rálátás nyílik.



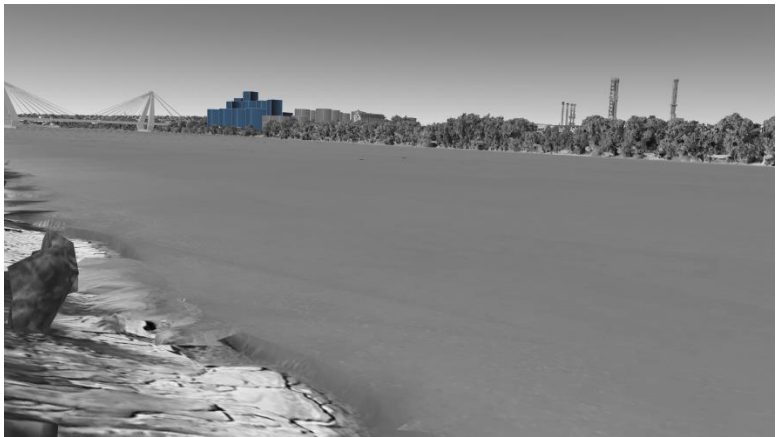
**Atlétikai Stadion – Stadionpark**  
(1,3 km légvonalban) ▶

5

A pesti oldalról az Stadionpark felőli területsáv az egyetlen, ahonnan a projektterület épületeire már jó rálátás nyílik, a felvett nézőpontok közül az egyik legközelebbi perspektívában, afféle „megérkeztünk a nagyvárosba” asszociációban.

Itt már nem érzékelhető Budapest eklektikus karaktere, a környéket az új beépítések jellemzik.

A terület mellett felbukkanó, tervezett Galvani híd erősíti a kapu jelleget, mely a megújuló dél-budai városrésznek az új szimbóluma lehet.



6. KÖRNYÉKBELI FELTÁRULÁSOK

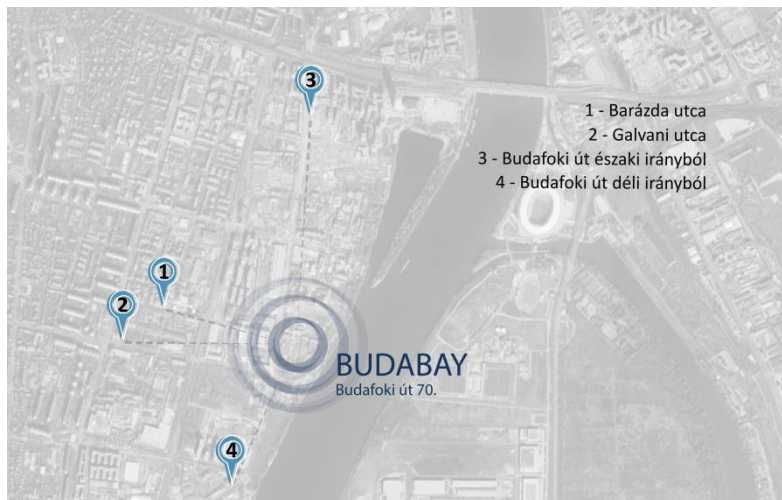
II.

UTCANÉZETEK

A közeli nézőpontok közül az utcanézetek a leginkább hangsúlyos vizsgálati elemek, ugyanis ez az a **feltárlás**, amin keresztül a járókelők és utazók ténylegesen érzékelni fogják az épülettömegek elhelyezkedését, illetve a kapcsolódását a környezettel.

Észak felől a Budafoki út – Rákóczi híd iránya mérvadó, délről a Budafoki úti főút iránya, valamint nyugatról a Galvani út és térsége nyújt meghatározó feltárlást.

Az alábbiakban e látványpontok részletes elemzésére kerül sor.



*Barázda utca*  
(690 m légvonalban) ▶

1

A Barázda utcáról nézve a projektterületen tervezett épületek az eddigi beépítés befejezésekként jelennek meg, követeve a beépítési sziluettet utcanézetben. A perspektíva okán **az épületek nem magasodnak a többi épület fölé.**



*Galvani utca*  
(810 m légvonalban) ▶

2

A Galvani utca – Szerémi út kereszteződésében felvett nézet a projektterület épületének legfelső szintjei látatja, azok 90 méter magas épületeivel, **épphogy kilógva a város sziluettből ebben a nézetben.**

**Háttérben, tengelyirányban láthatóvá válik a tervezett Galvani híd.**

A nézet jobboldala felé fás területek tartoznak, melyek távlatban átalakuló területek.

A 90 méteres magasház irányt mutat, segítik a tájékozódást, rámutatnak a Budafoki út – Galvani utca kereszteződésének kiemelt távlati szerepére.



*Budafoki út északi irányból  
(1,2 km légvonalban) ▶*

3

A Budafoki út északi feléről a projektterület felé tekintve a tervezett épületek láthatóvá válnak az alacsonyabb beépítésű környezetben.

A legmagasabb épület (90 méter) felső szintjei jóval túllógnak a környezet sziluettjén, mintegy megjelölve a tervezett csomópont helyét a Galvani híd felé.



*Budafoki út déli irányból  
(850 m légvonalban) ▶*

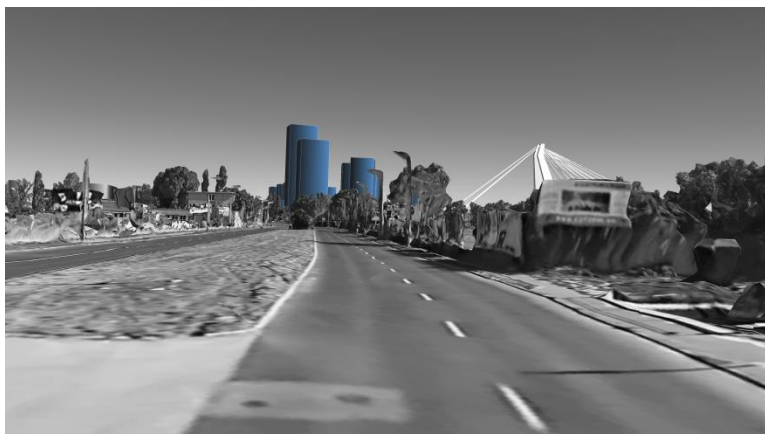
4

A Budafoki út déli szakaszairól nagyon jól belátható helyszínt képez a projektterület – tekintve, hogy tengelyirányban helyezkedik el a fejlesztési terület.

A 65-90 méteres épületek **túllógnak a sziluetten**, (tekintve, hogy itt alacsony a beépítettség aránya, a bevezető főutakra jellemző környezet jelenik meg) **megjelölik a helyet**.

A terület mellett megjelenő tervezett Galvani híd szintén erősíti a központi jelleg, a nagyvárosi környezet jelenlétét, melyhez közelít a városba érkező.

A terület a tervezett magasházak által így kellőképp sugározza az elvárható városkapu megjelenést.



7. KIEMELT LÁTVÁNYPONTOK - BUDAI VÁR ÉS GELLÉRT-HEGY RELEVÁNS KILÁTÓPONTJAI - NAGY MÉRETBEN

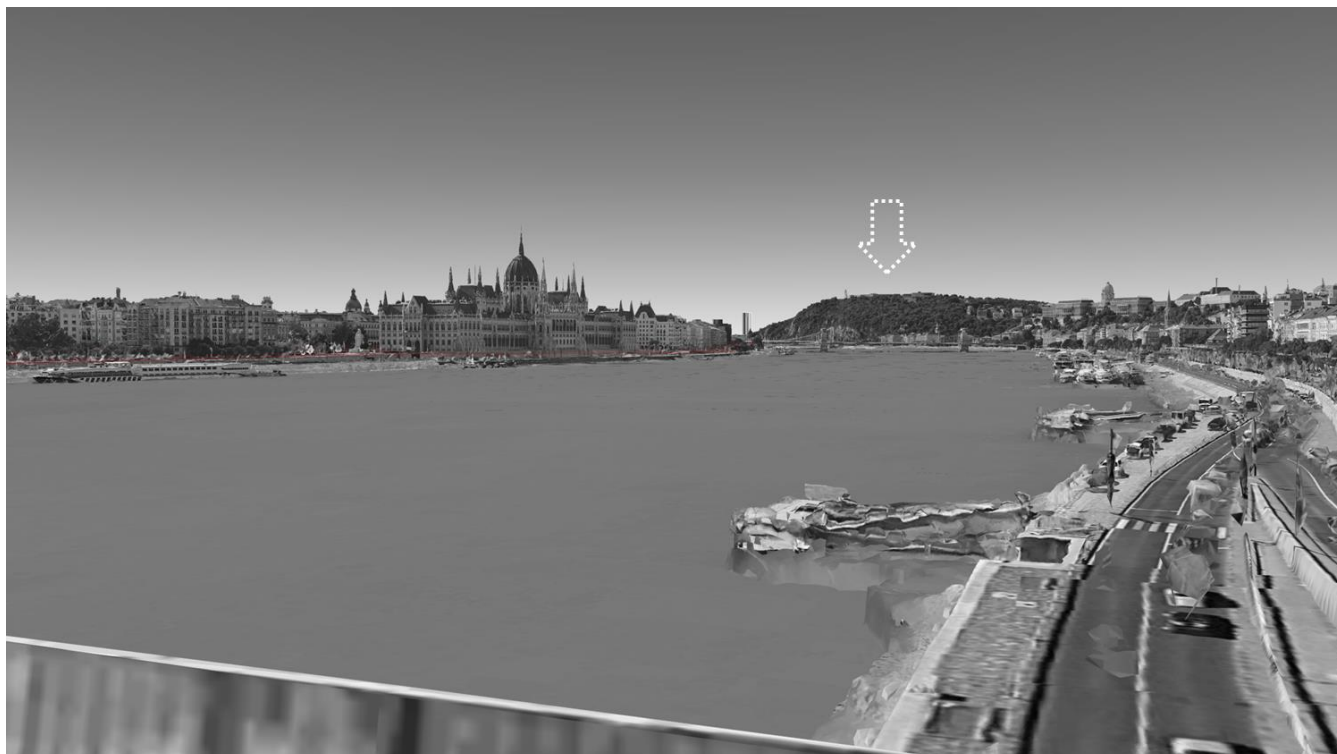


Várkert Bazár (projekterület a Gellért-hegy takarásában)  
forrás: Urban-Lis Stúdió Kft. 2025, Google Earth Pro program



Citadella  
forrás: Urban-Lis Stúdió Kft. 2025, Google Earth Pro program

8. KIEMELT LÁTVÁNPONTOK – DUNA PARTOK ÉS HIDAK - NAGY MÉRETBEN



*Margit híd (projekterület a Gellért-hegy takarásában)  
forrás: Urban-Lis Stúdió Kft. 2025, Google Earth Pro program*



*Boráros tér (projekterület a meglévő épületek takarásában)  
forrás: Urban-Lis Stúdió Kft. 2025, Google Earth Pro program*



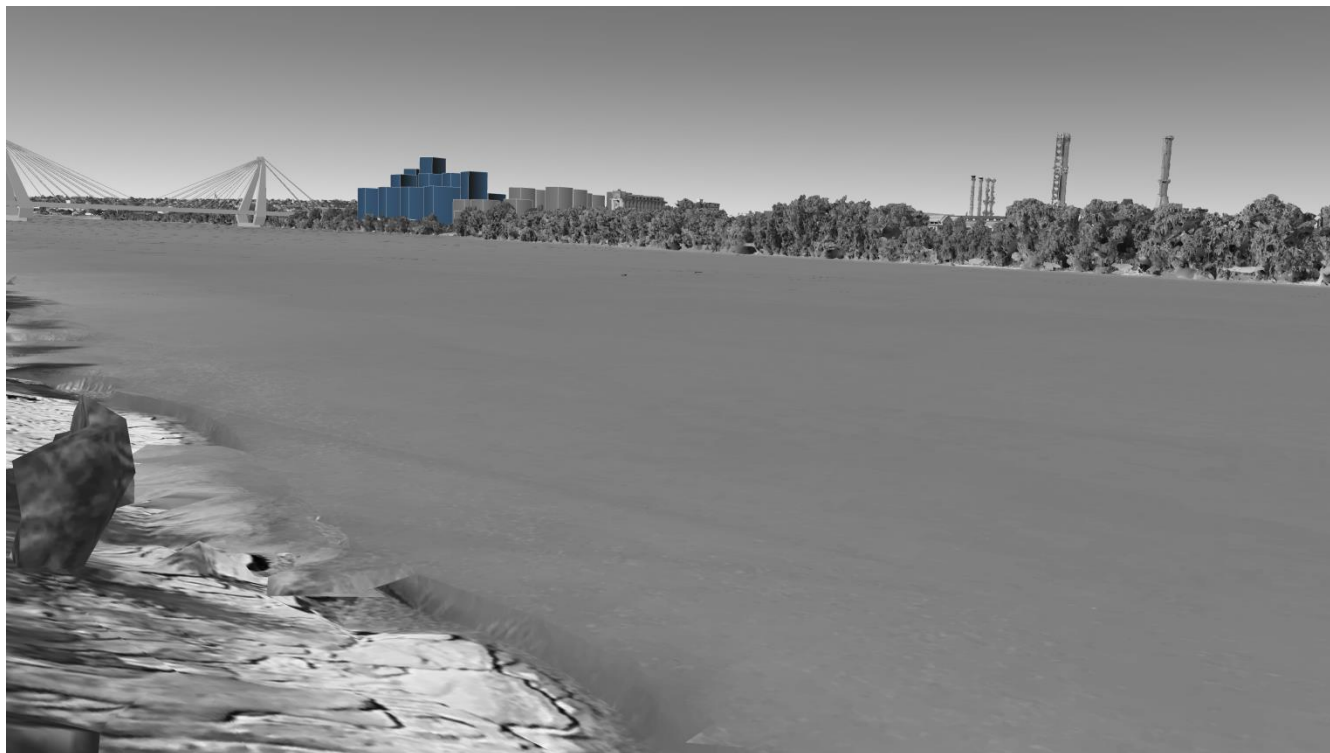
*Rákóczi híd*

*forrás: Urban-Lis Stúdió Kft. 2025, Google Earth Pro program*



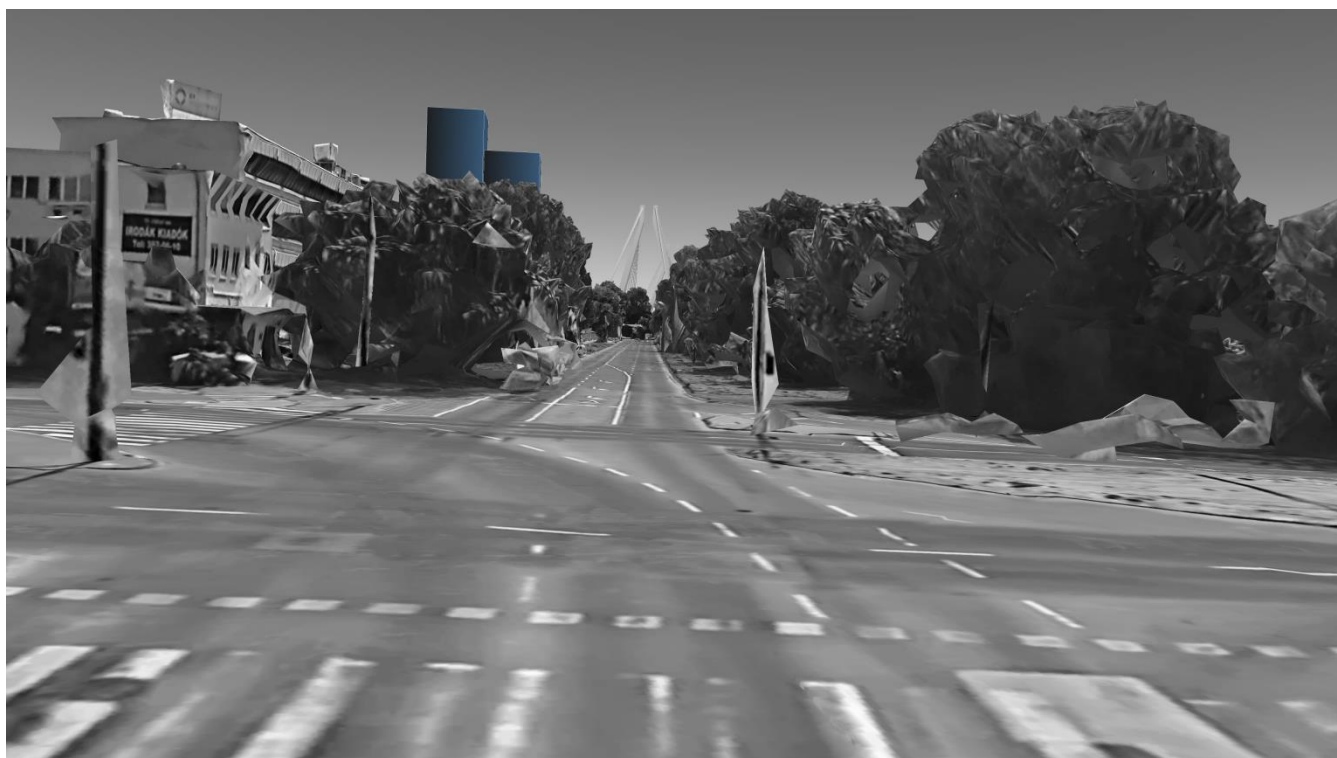
*Bajor Gizi park*

*forrás: Urban-Lis Stúdió Kft. 2025, Google Earth Pro program*



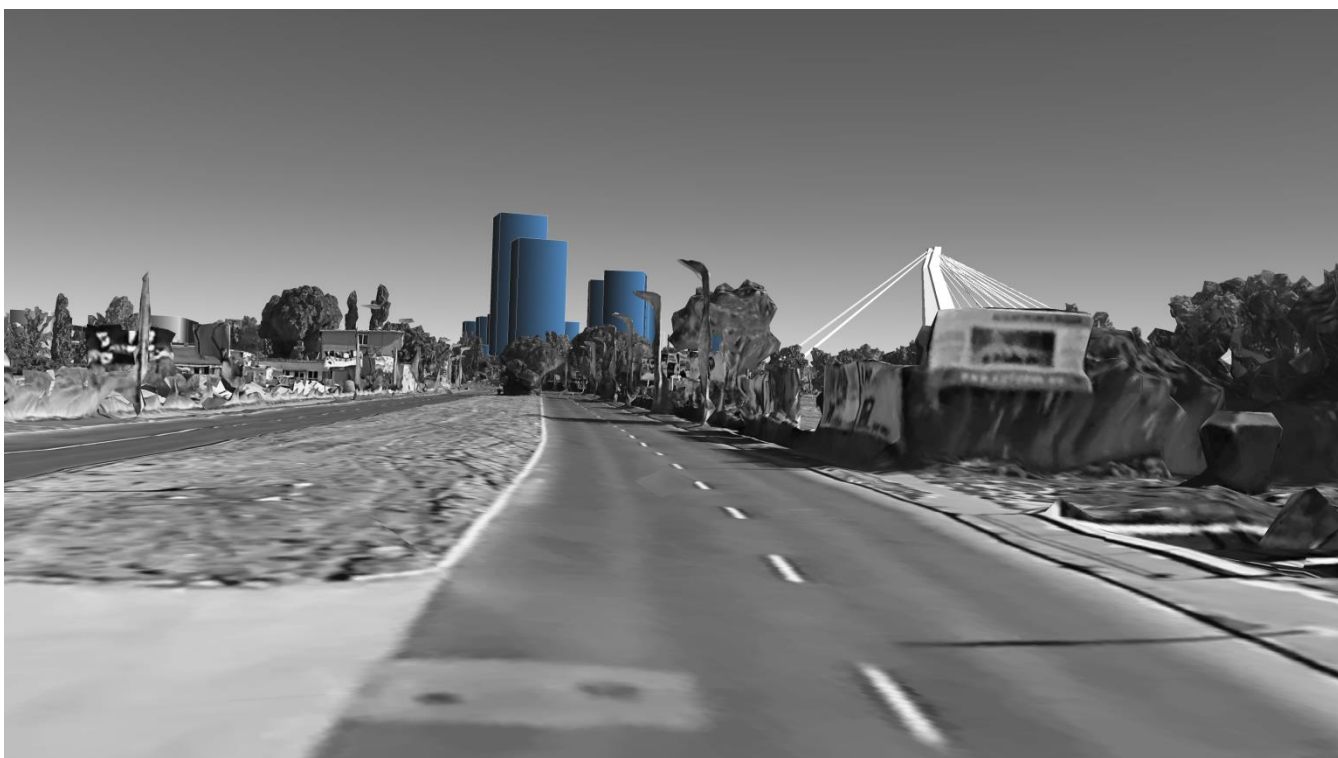
*Atlétikai Stadion – Stadion park*  
*forrás: Urban-Lis Stúdió Kft. 2025, Google Earth Pro program*



**9. KÖRNYÉKBELI FELTÁRULÁSOK, UTCANÉZETEK - NAGY MÉRETBEN***Barázda utca – Szerémi út kereszteződés**forrás: Urban-Lis Stúdió Kft. 2025, Google Earth Pro program**Galvani utca – Szerémi út kereszteződés**forrás: Urban-Lis Stúdió Kft. 2025, Google Earth Pro program*



*Budafoki út északi irányból*  
forrás: Urban-Lis Stúdió Kft. 2025, Google Earth Pro program



*Budafoki út délről*  
forrás: Urban-Lis Stúdió Kft. 2025, Google Earth Pro program