

MŰSZAKI LEÍRÁS

"A KELENFÖLDI PÁLYAUDVAR ÉS TÉRSÉGE"

VÁROSRENDEZÉSI – VÁROSÉPÍTÉSZETI – KÖRNYEZETALAKÍTÁSI ÖTLETPÁLYÁZAT
A JAVASLAT INDOKLÁSA, ÜTEMEZÉS

TARTALOMJEGYZÉK ÉS RAJZJEGYZÉK

1. tervlap	városfejlesztés, városrendezés	1:4000
2. tervlap	közlekedés	1:4000
3. tervlap	rendezési terv	1:2000
4. tervlap	tájépítészeti- és értékvédelem	1:1000
5. tervlap	106,40 m-es szint alaprajza	1:1000
	C-C metszet	1:1000
6. tervlap	110,40 m-es szint alaprajza	1:1000
7. tervlap	115,00 m-es szint alaprajza	1:1000
8. tervlap	124,40 m-es szint alaprajza	1:1000
9. tervlap	130,00 m-es szint alaprajza	1:1000
10. tervlap	tetőfelülnézet	1:1000
11. tervlap	alaprajzok	1:500
12. tervlap	metszetek	1:500
13. tervlap	metszetek	1:500
14. tervlap	látványtervek, magyarázó ábrák	
15. tervlap	látványtervek, magyarázó ábrák	
16. tervlap	látványtervek	
17. tervlap	magyarázó ábrák	

Műleírás

Digitális dokumentáció .pdf formátumban (CD melléklet)

Lezárt boríték nyilatkozatok
 adatlap

TARTALOMJEGYZÉK

TARTALOMJEGYZÉK ÉS RAJZJEGYZÉK	1
ÖSSZEFOGLALÓ	2
FEJLESZTÉSI SZEMPONTOK ÉS CÉLOK	3
TERVEZÉSI ALAPELVEK	4
INTERMODALITÁS	6
FUNKCIONÁLIS ÖSSZETÉTEL ÉS KAPCSOLATRENDSZER	9
KOMPLEXITÁS ÉS UN. „VÁROSÖKOLÓGIAI LÁNCOLATOK”	9
FUNKCIONÁLIS IGÉNYEK	11
FUNKCIONÁLIS ÉS TERÜLETI ELEMZÉS	11
FEJLESZTÉSI FUNKCIÓK ÉS IGÉNYEK	11
TERÜLET ALAPÚ ELEMZÉS	12
NEMZETKÖZI KAPCSOLATOK	15
VÁROSREHABILITÁCIÓ, REVITALIZÁCIÓ	17
VÁROSRENDEZÉSI JAVASLAT	22
VÁROSRENDEZÉSI JAVASLAT	25
ÉPÍTÉSZETI LEÍRÁS, ÉPÍTÉSZETI MINŐSÉG	27
KÖRNYEZETALKÉPZÉS, TÁJÉPÍTÉSZET	34
ÉRTÉKVÉDELEM	39
ÉPÍTETT KÖRNYEZETI ÉRTÉKEK	39
TERMÉSZETI ÉRTÉKEK	42
TÁRSADALMI ÉRTÉKEK.....	42
MAGASHÁZ	45
KÖZLEKEDÉS	47
A KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSI JAVASLAT ALAPELVEI	48
KÖZÚTI HÁLÓZATI KAPCSOLATOK, MEGKÖZELÍTÉSI ÚTVONALAK	49
TÖMEGKÖZLEKEDÉSI HÁLÓZATI KAPCSOLATOK ÉS VÉGÁLLOMÁSOK, TÖMEGKÖZLEKEDÉSI ÚTVONALAK	49
BKV-VOLÁN AUTÓBUSZOK.....	49
TERVEZETT ÁLLÁSKAPACITÁSOK:	50
VILLAMOS VÉGÁLLOMÁSOK	50
TAXI	50
A KÖZÚTI HÁLÓZAT ÉS A MÉRTÉKADÓ CSOMÓPONTOK KAPACITÁSVISZONYAI	50
A B+R PARKOLÓK ÉS KERÉKPÁROS ÚTVONALAK	53
ÜTEMEZHETŐSÉG	67
PÉNZÜGYI MEGVALÓSÍTHATÓSÁG, GAZDASÁGOSSÁG	72
TERÜLETI MÉRLEG	75
TERÜLETI MÉRLEG - TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉGENKÉNT	77
ADATOK, MUTATÓK FUNKCIÓCSOPORTONKÉNT ÉS ÉPÍTÉSI ÜTEMENKÉNT	78

ÖSSZEFOGLALÓ

Kulcsszavak: intermodális csomópont, városkapu, városrészközpont, építészeti minőség, ütemezhetőség, gazdaságosság, közlekedés, megközelíthetőség, értékvédelem, szabályozás, tulajdonviszonyok

A Kelenföldi pályaudvar térsége távlatilag Budapest településszerkezetét is meghatározó intermodális csomóponttá válhat. A javaslatok összefüggő logikai- és fejlesztési láncolatot kell, hogy alkossanak.

Az Újbuda településszerkezetének távlati fejlődését meghatározó és a főváros egészének működését is befolyásoló városfejlesztési stratégiai cél elérése érdekében a fejlesztési feladatokat gazdaságosan, a bevonható források lehető leghatékonyabb felhasználásával, ütemezetten kell megvalósítani. A megvalósítás alapját a tervezett fejlesztések tudatos egymásra építésével, egységes szemléletű, de ütemezetten megvalósítható – valamennyi építési fázisban a befejezettség érzetét biztosító – urbanisztikai tervek kell képezzék. E tervek szemléletileg az urbanisztika interdiszciplináris (multidiszciplináris) jellegén kell, hogy alapuljanak.

A tervezési terület javasolt kialakítását a terület adottságainak, a terület kapcsolatainak és szerkezeti összefüggéseinek megértéséből és továbbfejlesztéséből célszerű kibontani. A tervezési terület fontos szerepet játszik az ország és a főváros **nemzetközi összefüggésekbe helyezésében**, mert az un. „Helsinki Folyosók”, a Nyugat-Európai közúti kapcsolatok (M1, M7 autópályák, az M0 autópálya közvetítésével az M6, M5, M4 és M3 autópályák és számos főút), valamint a vasutak (a Nyugat-Európai kapcsolatot jelentő Bécs-Budapest, az adriai kapcsolatot biztosító Trieszt-Budapest, és Belgrád-Budapest vasúti fővonalak mellett a Kelenföldi pályaudvart érintik a Balkán, a Közel-Kelet és a keleti piacokat feltáró nemzetközi vasútvonalak is).

FEJLESZTÉSI SZEMPONTOK ÉS CÉLOK

A környezeti adottságok értelmezéséhez és a tervezett megoldás kidolgozásához feldolgozott leglényegesebb szempontok az alábbiak:

- intermodalitás,
- funkcionális összetétel és kapcsolatrendszer,
- városrészközpont kialakítása, városrehabilitáció, magasház, értékvédelem,
- építészeti minőség,
- közlekedés,
- ütemezhetőség, megvalósíthatóság (fizikai, műszaki, pénzügyi, jogi).

TERVEZÉSI ALAPELVEK

Tervezési terület javasolt szerkezetének kialakítását egy konzekvens fejlesztési célrendszer követelményeinek maximalista érvényesítése határozta meg. Ezek az alapelvek egymásból következő indoklásszerű láncolatokat képeznek, melyek végső soron a javasolt településszerkezeti-, építészeti- és környezetrendezési megoldásokhoz vezetnek.

Ezek a tervezési következmény láncolatok az alábbiak voltak:

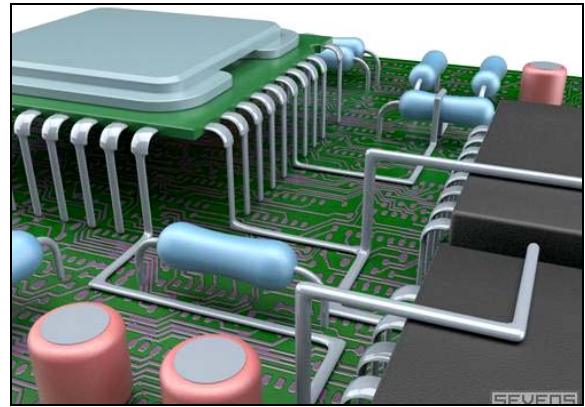
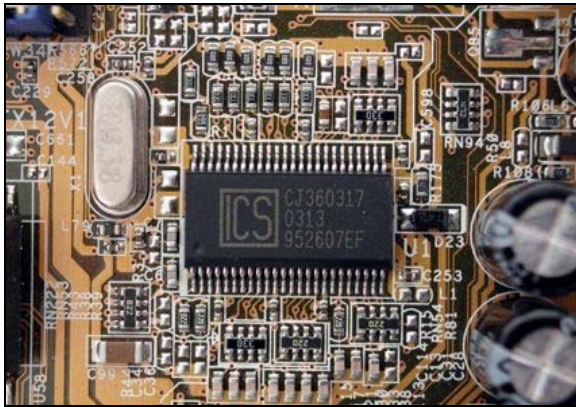
- A Kelenföldi pályaudvaron kialakuló új **intermodális („multimodális”) központ** megfelelő működése megköveteli, hogy a metróállomás bejárata, a MÁV vasútállomás peronjai (beleértve az elővárosi vasutakét is), a BKV és VOLÁN autóbusz végállomások, a villamos végállomás, a P+R parkolók, a kerékpárosok és a gyalogosok kapcsolatai közvetlenek és akadálymentesek legyenek.
- Ebből következik, hogy **ki kell jelölni azt a gyalogos mozgásteret, azt a gyalogosszintet**, ahol a különböző közlekedési módok közötti lehető legrövidebb és legközvetlenebb gyalogos kapcsolatok lebonyolíthatók. Ez a szint a metróból felérkezés szintje, illetve a környezet meghatározó szintje, azaz egy mintegy 106,4 m magasságban értelmezett gyalogosszint. Az aluljáró szintje az Etele tér jelenlegi 110 m, illetve 113 m szintje alatt alakul ki, és közel azonos a terepszint magasságával a Borszéki utca – Etele út csomópont térségében. Más szavakkal **kialakítottunk egy olyan szintet, mely közel vízszintesen bújik a terep alá, és minimális emelkedéssel egészen az Őrmezői kijáratig érvényesíthető** (a metró aluljáró elosztószintjének magassága kb. 107 méteren van).
- **Az aluljáró vízszintes vonalvezetése egyenes és direkt**, úgy az Őrmezői kijáratig, mint a Borszéki utca-Etele út csomópontig. Ez utóbbi a metró feljárattól egy kis töréssel szintén egyenes vonalban halad, ami lehetővé teszi a fúrópajzs indításához szükséges műtárgyak változatlanul hagyását és a direkt kapcsolatok kialakítását.
- **Őrmezőn a gyalogosszinten (aluljárószinten) haladva közelíthető meg** az Őrmezői kijárat, a P+R parkolók, a BKV és VOLÁN autóbusz-végállomás, továbbá a környező területek (Őrmező lakótelep, a Budaörsi út túloldalának lakóterületei, tervezett irodák, oktatási központ, sport- és szabadidős funkciók stb.).
- **Az Etele téri oldalon ugyancsak a gyalogosszinten (aluljárószinten) mozogva érhető el** a P+R parkolók, a BKV és VOLÁN autóbusz-végállomás, a vasúti peronok feljáratai, az Etele tér és a tervezett fejlesztések (a tervezett közlekedési irodaház – MÁV, VOLÁN, a rendezvényközponttá alakított vasútállomás-épület, a tervezett kereskedelmi, szolgáltató, vendéglátó komplexum, az új irodaegyüttesek, továbbá a környező lakóterületek.

- **Az intermodális központ minél közvetlenebb kapcsolatait szolgálja**, hogy a kelenföldi oldalon BKV és VOLÁN autóbusz-végállomás alatt kerültek elhelyezésre a P+R parkolók, melyek egészen az aluljáróig nyúlnak. A BKV és VOLÁN autóbusz-végállomás felett kerülhet kialakításra az az irodaegyüttes, melynek épületei között egy áttört zöldtető-rendszer biztosítja a megközelítéshez szükséges zöldfelületi kapcsolatokat, a környezet izolálását és az autóbusz végállomás megfelelő megvilágítását.
- **Az Etele tér városi térként történő kialakítása** biztosítsa az intermodális központ működéséhez szükséges szabad területeket, funkcionális tereket, ugyanakkor burkolt és zöldfelületei legyenek alkalmasak **egy élő városi agorával** szemben támasztott követelmények teljesítésére. A tér kialakítása biztosítson egyedi hangulatot, formavilága legyen vonzó, műszaki kialakítása tegye lehetővé a környező funkciók akadálymentes feltárását is. Ebből következik, hogy a városi tér közvetlenül a tervezett metróállomás északi oldalán kell hogy álljon.
- **A tervezett a gyalogosszint (aluljárószint) áthúzódiák a Somogyi utca hídon kialakított szakasza alatt és feltárja a tervezett kereskedelmi-, szolgáltató-, iroda-, illetve sport- és szabadidős komplexumot**, melynek földszintjén kerül kialakításra a kereskedelmi komplexum belső utcája. A belső utca változó légtere, érdekes terei az Etele út menti zöldterületi sávban folytatódnak a Tétényi út és a környező lakóterületek irányában.
- **Az örmezői oldal irodaegyüttesének és egyéb területeinek beépítése** hasonló koncepció alapján alakult ki. Itt is a közvetlen gyalogos kapcsolatoknak rendeltük alá a fejlesztéseket. Az intermodális központ elemei (a P+R parkolók, a BKV és VOLÁN autóbusz-végállomás) ezen az oldalon is közvetlenül kapcsolódnak a gyalogosszinthez, illetve az aluljáróhoz. A parkolósínek felett az autóbusz végállomás kap helyet, melynek lefedése tetőkertekkel a sportterületeknek ad helyet. Az irodaegyüttes építészeti megformálása a hely jellegéhez igazodva eltér az Etele téren javasolt megoldástól, itt a gyalogos kapcsolatok egy törtvonalú feltáró rendszert formálnak.
- **A gyalogosok** az M1-M7 autópályák bevezető szakaszai alatt – a körforgalmú csomópont külön szintjén, a terepszint és az autópálya szintje között keresztezhetik a nagyforgalmú utakat, de itt vezethető át az a felszíni vízvezető műtárgy is, mely a területen keresztül halad. A kapcsolat a vasút felett kialakított hídszerkezeten keresztül éri el az Etele tér környezetét, illetve magát az intermodális központot.
- **A kerékpárosok** a gyalogosokhoz hasonlóan a körforgalmú csomópont külön szintjén keresztezhetik az M1-M7 autópályák bevezető szakaszait és juthatnak el az intermodális központ Etele téri oldalához, a B+R tárolókhöz.

A fentiekben kifejtett logikai kapcsolatokat szemléltetik a tervezett alaprajzok, látványtervek.

INTERMODALITÁS

Kulcsszavak: több közlekedési mód egyidejű elérési lehetősége, kínálata (autópálya, MÁV vasútvonala, metró, VOLÁN, BKV autóbusz, villamos, kerékpár, P+R parkolók, gyalogoskapcsolatok), több kapcsolati irány csomópontja (M1, M7 autópályák, 7-es főút, az M0 autópályán keresztül M6, M5, M4, M3, M2 autópálya is, Nyugat-Európa, Dunántúl, Budapesti Agglomeráció nyugati-délnyugati szektor, Dél-Buda és Újbuda feltárása)



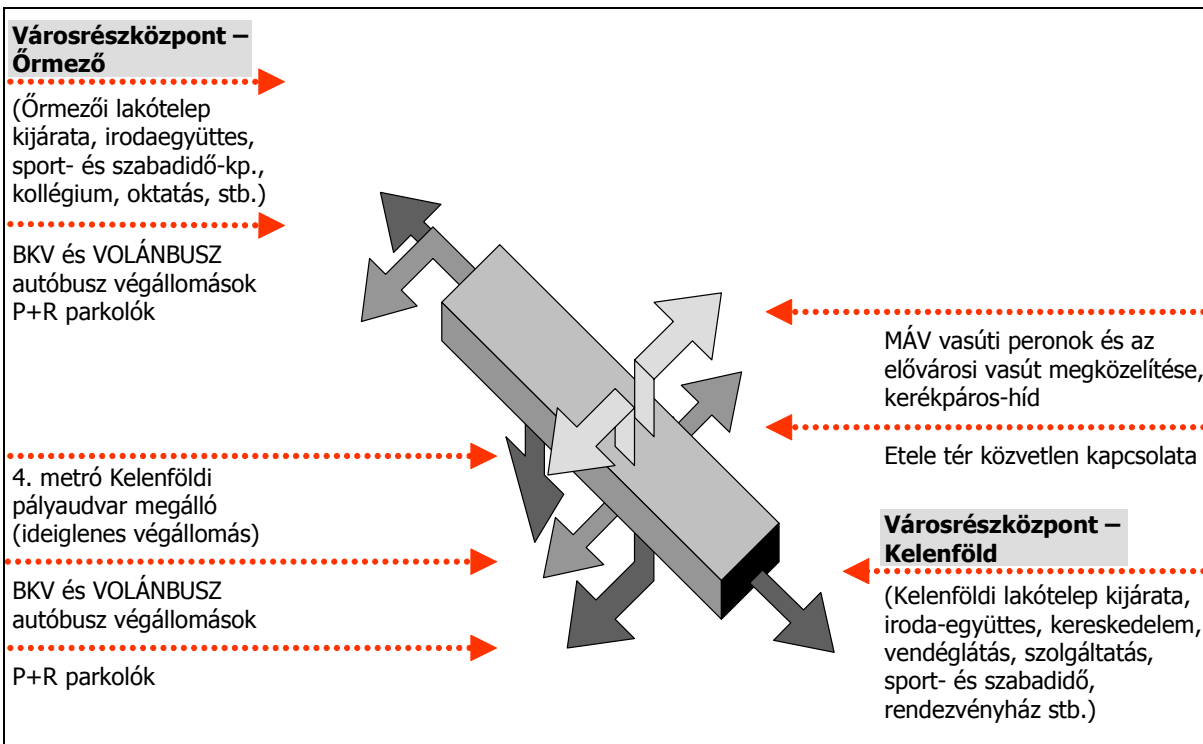
Az intermodális központ előképe, modellje a számítógép chip

Az intermodális csomópont a terület szervezésének alapja. **Kialakításának alapelve, hogy a kapcsolat minden kapcsolódó elemmel:**

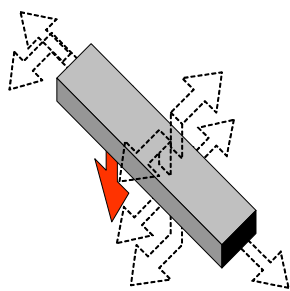
- **közvetlen**
- **a lehető legrövidebb és**
- **akadálymentes legyen.**

Milyen a jó intermodális csomópont, központ? A jól szervezett intermodális központ a közvetlen megközelíthetőségnek alárendelt, rövid, közvetlen, akadálymentes átszállási lehetőségekre épül.

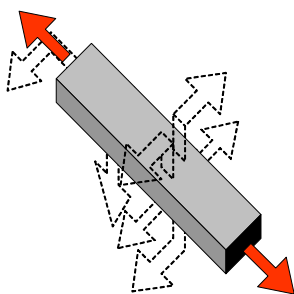
- Az intermodális csomópont komplex közlekedési kínálatának leglényegesebb feladata, hogy minél több személygépkocsit tartson távol a város belső részeitől, azaz minél több utas érkezen közösségi közlekedési eszközökkel és minél több személygépkocsi utasa szálljon át kényelmesen valamelyik gyors közösségi közlekedési eszközre és ezáltal kevesebb személygépkocsi terhelje a város belső úthálózatát és a környezetet.
- Ha az átszállási lehetőségek közvetettek vagy a szükségesnél hosszabb távolságok megtételére kényszerítik az utasokat, az átszállás (le- és felszállás, illetve az eszközök közötti út megtétele) hosszabb időt vesz igénybe, az utasok egy része máshol vált közlekedési eszközt. Ez igen kedvezőtlen a teljes rendszer egésze szempontjából is, mert szükségtelenül tovább terheli a közlekedési rendszert, utasokat veszít a közösségi közlekedés, az egyéni közlekedéssel megtett többlet út, a kedvezőtlen környezeti hatásokon (zaj, levegőszennyezés, környezetkárosítás) túlmenően jelentősen terheli a város belsőbb részeit, sűrűbb területeit, rontva a környezeti állapotot és ellentmondva a fenntarthatóság elveinek is.



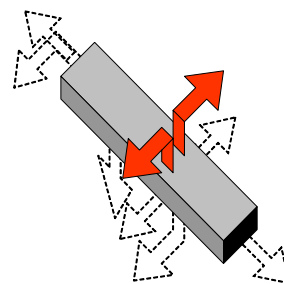
Az intermodális csomópont valamennyi kapcsolata közvetlen és a legrövidebb utat biztosítja, az a terület szervezésének alapja



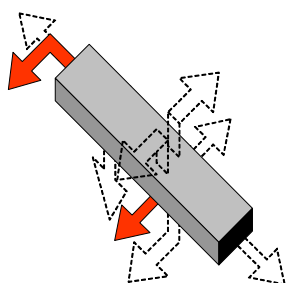
A 4. metró kapcsolata



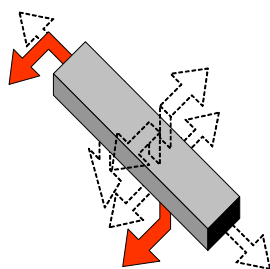
A gyalogos-szint, az Őrmezői és a kelenföldi oldalt, a városközpont két oldalát akadálymentesen összekötő kapcsolat



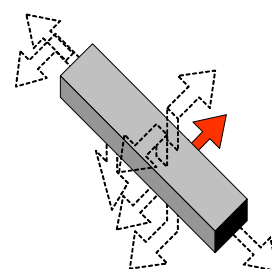
A MÁV peronok (a távolsági és az elővárosi) kapcsolata



A VOLÁN és a BKV autóbusz végállomás kapcsolata



A P+R parkolók kapcsolata



Az új Etele tér közvetlen kapcsolata

- A tervezett intermodális csomópont központja a 4. metró megállója, ideiglenes végállomása, ami a MÁV Kelenföldi pályaudvar alatt, az Etele tér és Őrmező között kialakuló új aluljáróból nyílik.
- A gyalogos aluljáró sajátos centrum, amely utasokat „közvetít” valamennyi közlekedési lehetőség között. Az intermodális központ magját a 4. metró már kiépítés alatt álló, már megtervezett aluljáró-rendszere alkotja. Az intermodális központhoz tervezett új kapcsolatok a megtervezett elemek megtartásán alapul.
- A kapcsolódások rendszere olyan, mint egy számítógépes chip, egy processzor elhelyezése, mely a központban helyezkedik el és minden kapcsolódó elemmel közvetlen és direkt kapcsolatban áll.
- Az intermodális csomópont eltérő intenzitással működik a különböző közlekedési módok, közlekedési lehetőségek között. A kapcsolati séma a lehetőségek közötti arányokon alapul. Például az alábbi súlyokat tekintve a 4. metró és a P+R parkoló kapcsolata a tervezett céloknak megfelelően intenzív, a kerékpárosok és a metró kapcsolata – figyelembe véve a hazai közlekedési szokásokat is – extenzívnek mondható, míg a MÁV vasútállomás gyalogos kapcsolata nem jellemző (ide nem értve a más közlekedési eszközökről átszálló utasokat). Az elsődleges kapcsolatrendszer a 4.metróra alapozott.

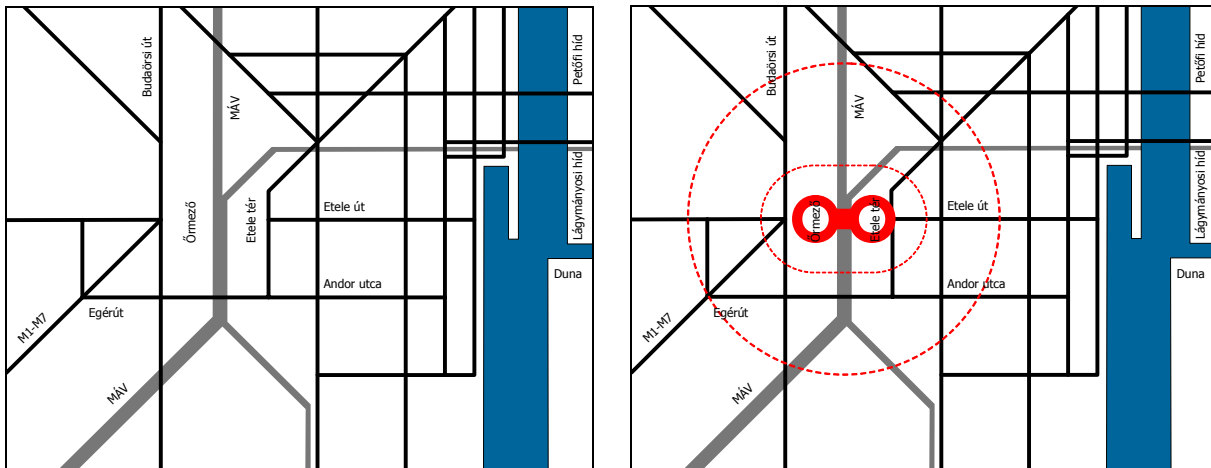
	P+R PARKOLÓ	VOLÁN	BKV AUTÓBUSZ	VILLAMOS	4. METRÓ	MÁV VASÚT	KERÉKPÁR (B+R)	GYALOGOS
P+R PARKOLÓ		+	++	++	++	+	-	-
VOLÁN	+		-	+	++	-	-	-
BKV AUTÓBUSZ	++	-		-	+	+	-	+
VILLAMOS	++	+	-		+	+	-	+
4. METRÓ	++	++	+	+		++	+	+
MÁV VASÚT	+	-	+	+	++		+	-
KERÉKPÁR (B+R)	-	-	-	-	+	+		+
GYALOGOS	-	-	+	+	+	-	+	

INTENZÍV KAPCSOLAT	++
EXTENZÍV KAPCSOLAT	+
NEM JELLEMZŐ KAPCSOLAT	-

Az intermodális csomópont kapcsolati sémája

FUNKCIONÁLIS ÖSSZETÉTEL ÉS KAPCSOLATRENDSZER

Kulcsszavak: komplexitás, közterület, agora, közcélú funkciók, munkahelyek, kereskedelem, szolgáltatás, vendéglátás, oktatás, kollégium, sport- szabadidő, lakótelep rehabilitáció támogatása, funkcionális kiegészítéssel, épített- és szabad terek

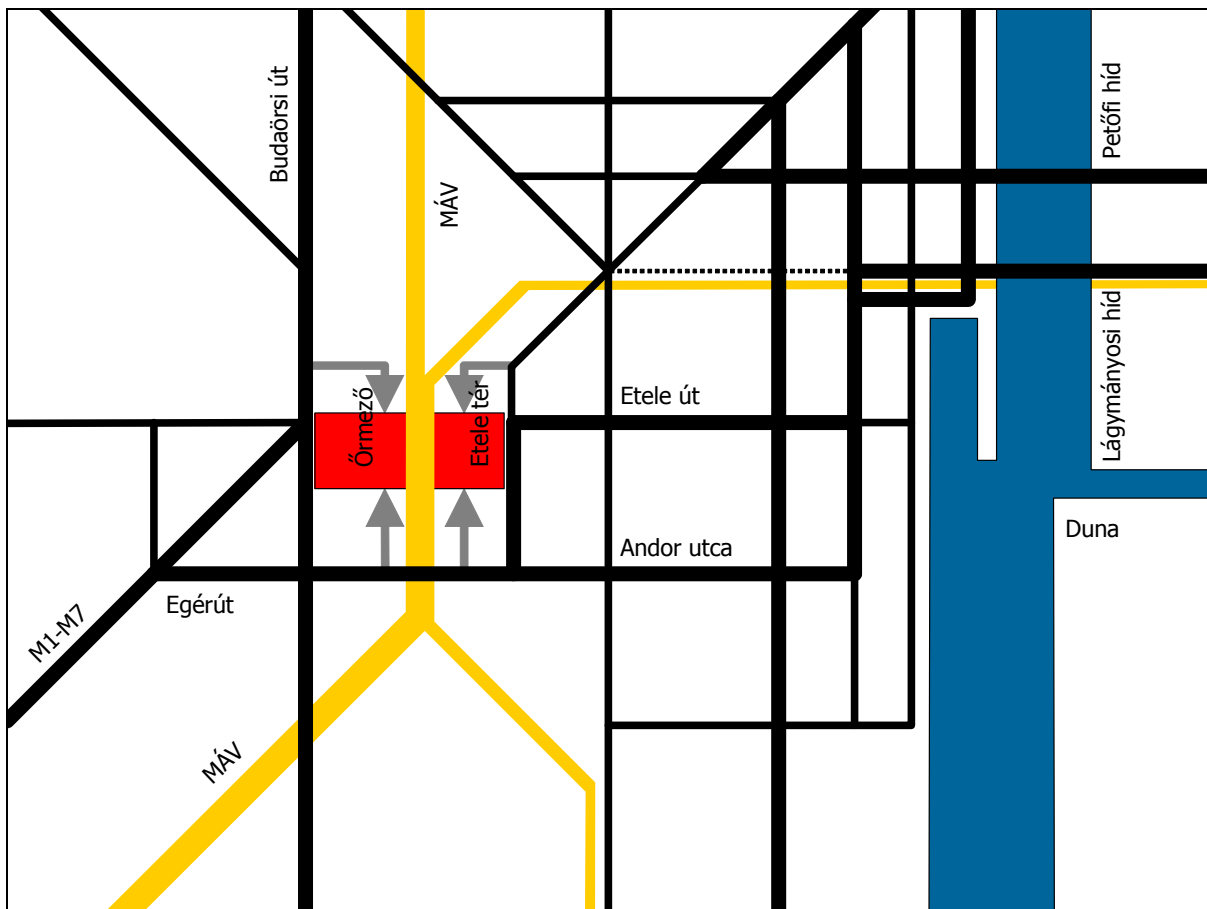


A „Nyugati kapu” egy és egységes városrészközpont, mely két magra épül. A főváros településszerkezetét is meghatározó „Nyugati kapu” szerkezetét a regionális és a kerületi központ együttese alkotja.

Komplexitás és un. „városökológiai láncolatok”

A tervezett komplexitás alatt nem csupán a **közlekedési eszközök közötti kapcsolatok** biztosítását kell érteni, hanem a környező városrészek (Kelenföldi lakótelep, Órmezői lakótelep, Gazdagréti lakótelep) és a tágabb környezet szervezésére alkalmas **komplex összetételű városrészközpont**, a kerület szervezését segítő alközpont kialakítását, sőt olyan fejlesztésekben kell gondolkodni, melyek a „dominó-elnék” megfelelően teljes fejlesztési láncolatokat képesek elindítani.

- **Az intermodális csomópontban** jelenlévő közlekedési lehetőségek (4. metró, MÁV-Kelenföldi pályaudvar, elővárosi vasutak, lehetséges Ferihegyi kapcsolat, VOLÁN és BKV autóbusz végállomások, villamos-végállomások, P+R parkolók és B+R építmények, gyalogutak stb.) jelentős létszámú utast szerveznek és az intermodális csomópontban naponta megforduló tízezrek mozgása, mozgatása megfelelő szabad tereket igényel (épített tereket és zöldfelületeket).
- **A városrészközpont, mint „célterület”:** a területen megforduló nagyszámú látogató mindennapos jelenléte önmagában alkalmas arra, hogy a terekhez kapcsolódóan kereskedelmi-, vendéglátó- és szolgáltató funkciók telepedjenek meg. A közlekedés biztosítja, hogy irodai jellegű munkahelyek intézmények, közösségi létesítmények telepedjenek meg a területen.
- **A lakóterületek ellátási komplexitásának növelése:** az itt elhelyezhető funkciók lehetővé teszik azt is, hogy jelentősen javuljon a környező lakóterületek lakosságának ellátottsága (kereskedelem, vendéglátás, szolgáltatás, sport- és szabadidő, oktatás, kultúra stb.), munkahelyi- és intézményi kínálata, de javuljon környezeti állapota is.



A terület sematikus szerkezeti rendszere a térség szerkezetében

- **A lakótelepek megújításának előmozdítása:** a fejlesztések komplexitása kiterjed a lakótelepek fejlesztésére, megújítási lehetőségeinek kiterjesztésére is (parkolás javítása, zöldfelületek fejlesztése, intézmények), sőt az Öveges József Gyakorló Középiskola és Szakiskola tervezett fejlesztései révén megerősödik az oktatási funkció a területen, ami nagyszámú fiatal jelenlétét biztosítja. A kollégium segíti a demográfiai állapotok stabilitásán keresztül, hogy folyamatosan jelen legyen egy dinamikus és fogékony réteg a területen, akik folyamatosan kulturális-, sport- és szabadidős tevékenységek iránti igényeket fogalmazznak meg. Ezt a trendet – az ilyen tevékenységek iránti igényeket – erősíthetik az irodai munkahelyeken dolgozó részben fiatal, aktív munkavállalók is.
- A funkciók működési feltételeit, környezetét és stabilitását, a terület városba integrálódását erősítik a környező lakótelepek és azok lakói is (funkcionális összetétel komplexitásának megvalósulása, minőségi közlekedési kínálat, a környezeti kínálat javulása stb.).

FUNKCIONÁLIS IGÉNYEK

FUNKCIONÁLIS ÉS TERÜLETI ELEMZÉS

Ahhoz, hogy a tervezési területre meghatározható legyen az egyes telkek, területek beépítése és funkciója egy olyan elemzés tud kiindulás alapul szolgálni, ahol valóságghűen megvizsgáljuk, hogy ingatlanfejlesztők miként reagálnak a döntéshozatalaik során.

A vizsgálatot során fontos információt jelent, hogy egy adott telek tulajdonosa hogyan határozza meg az ingatlanának fejlesztési potenciáit. Másrészt a funkciók meghatározásánál segíthet, hogy egy adott funkció fejlesztési szándékával a területtel találkozó fejlesztő miként keres telket a beruházásához. Ezen elemzés ugyanakkor nem számol a telkek tulajdonosi szerkezetével és az ezáltal adott fejlesztői lehetőségekkel mind gazdasági, mind az idő kérdésében.

FEJLESZTÉSI FUNKCIÓK ÉS IGÉNYEK

Elsődlegesen tisztázni kell az egyes fejlesztési funkciók alapvető igényeit, feltételeit.

Iroda: jó tömegközlekedéssel történő megközelíthetőség – metrókijáratától mért 300 méteren belül, villamos kapcsolat, egyszerű gépjármű megközelíthetőség, környező szolgáltatások, kényelmes étkezési lehetőség, láthatóság, kellemes környezet, ütemezhetőség (12-20.000 m² bérbeadható terület/ütem), presztízs

Kereskedelem: jó tömegközlekedéssel történő megközelíthetőség – metróaluljáró csatlakozás ideális, egyszerű gépjármű megközelíthetőség, kényelmes parkolás, 30-70.000 m² bérbeadható kereskedelmi felület, jelentős meglévő vásárlóerő az elsődleges vonzáskörzetben (lakossági és intézményi jelenlét) – megfelelő színvonalú, fejlődőképés vásárlóerő, jó láthatóság, , lehetőség szerint egy ütemben megépíthető legyen.

Lakó: Nyugodt környezet, tömegközlekedés biztosított legyen

Kulturális: Jó tömegközlekedési megközelíthetőség, egyszerű gépjármű megközelíthetőség

Sport: Nagy egybefüggő terület. Jelentős terhelésű közutaktól legalább 100-150 m távolság.

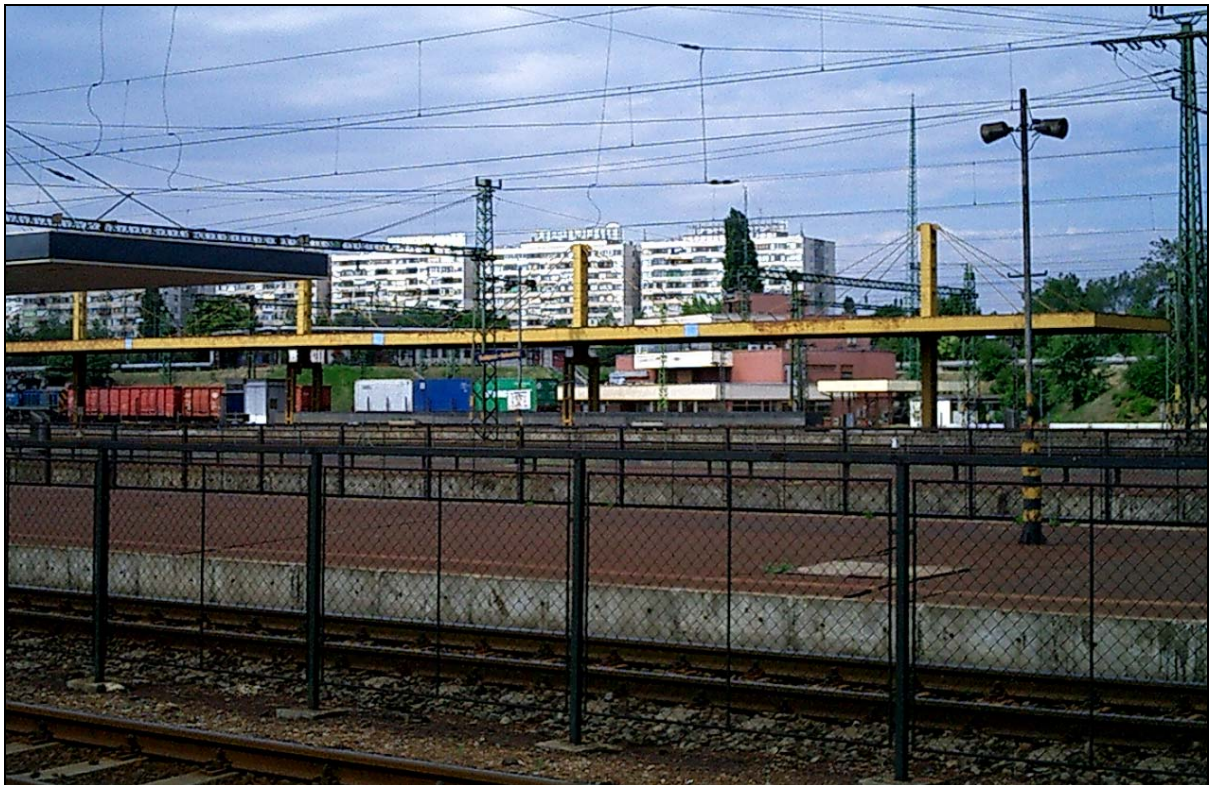
Terület alapú elemzés - Budaörsi úti oldal

Iroda	Ideális lokáció, a jó megközelíthetősége és láthatósága miatt. A vasúttal való vizuális kapcsolat elkerülendő;
Kereskedelem	<p><i>Un. „Big Box”</i> Budaörsi retail parkok kizárják, ill. azokhoz képest nincs többlet-szolgáltatási potenciál;</p> <p><i>Un. „Power Center”</i> Budaörsi retail parkok kizárják, illetve azokhoz képest nincs többletszolgáltatási potencia, túl kicsi a terület a kritikus tömeg eléréséhez;</p> <p><i>Un. „Outlet Center”</i> Teljes mértékben kimerítette a piaci lehetőségeket a harmadik ütemű bővítést kezdett Premier Outlets Center;</p> <p><i>Un. „Convenience Center”</i> a szabadtéri parkolási igény miatt nem hasznosítható hatékonyan, értékesebb ennél a terület;</p> <p><i>Klasszikus bevásárlóközpont</i> meglévő konkurencia (MOM Park, Eleven Center, Mamut), elsődleges vonzaskörzet minimális, mivel a sínek elválasztják a kelenföldi oldaltól;</p> <p><i>Un. „Street retail”</i> a környezeti adottságok miatt nincs létjogosultsága;</p> <p><i>Un. „Convenience retail”</i> <i>ugyanaz, mint fenti</i>, csak a szignifikáns gyalogosforgalomhoz kapcsolva a metrókijárat környezetében;</p>
Iroda	Ideális lokáció, a jó megközelíthetősége és láthatósága miatt. A vasúttól a sportterületek megadhatják az elválasztást;
Lakó	Az autópálya és a vasút közelsége, valamint az örmezői lakótelep szomszédsága a területet devalválja;
Kulturális	A terület nem rendelkezik semmilyen olyan karakterrel, amely a kulturális funkciót indukálná. A magántulajdonú telkeken ilyen irányú fejlesztés nem reális;
Sport	A meglévő létesítmények fejlesztésével kialakítható, a környező lakó- és oktatási funkciót nem zavarja, illetve jól kapcsolódik hozzá. A terület elhelyezkedésénél fogva értékesebb egy non-profit funkció elhelyezésénél, de a társadalmi felelősségvállalás azt diktálja, hogy a meglévő sportfunkciót megújítsuk, és ez csak állami tulajdonú telken lehetséges;

Terület alapú elemzés - Etele téri oldal

Iroda	Ideális lokáció, a jó megközelíthetősége miatt a metrókijárat környezetében. A kiírás szerint a Somogyi út - Névtelen utca sarkán a metró üzemi területére is ez a terv. Ehhez kapcsolódóan egy jelentős irodalokáció alakítható ki. A vasúttal való vizuális kapcsolat elkerülendő;
Kereskedelem	<p><i>un. „Big Box”</i> nincs elegendő terület, nem illik a városi szövetbe;</p> <p><i>un. „Power Center”</i> nincs elegendő terület, nem illik a városi szövetbe;</p> <p><i>un. „Outlet Center”</i> nincs elegendő terület, nem illik a városi szövetbe ;;</p> <p><i>un. „Convenience Center”</i> a szabadtéri parkolási igény miatt nem hasznosítható hatékonyan, értékesebb ennél a terület, nem illik a városi szövetbe;</p> <p><i>un. „Klasszikus bevásárlóközpont”</i> a kerületközponti pozíció, illetve az azt megerősítő multimodális központ, valamint a vonzaskörzetben lévő vásárlóerő indokolhatja, meglévő konkurencia (Újbuda Center, Campona, Lurdy, Savoya Park) távolabb esik, illetve más jellegű;</p> <p><i>un. „Street retail”</i> az Etele tér, Etele út és a Somogyi út a gyalogosforgalom megnövekedéséből adódóan alkalmas lehet;</p> <p><i>un. „Convenience retail”</i> csak a szignifikáns gyalogosforgalomhoz kapcsolva a metrókijáratnál: Etele tér;</p>
Lakó	A nagy forgalom, a jó megközelíthetőség ellenére is inkább negatívum, csakúgy, mint a vasút közelsége. Az Etele úti lakótelep szomszédsága a területet devalválja. A jó megközelíthetőség, illetve a kerületközponti pozícióból adódóan a telekár nem teszi profitabilissá az ilyen irányú fejlesztést;
Kulturális	A kerületközponti adottságokból adódóan az Etele téren elhelyezhető a kulturális funkció. Lehetőséget teremthet a kelenföldi pályaudvar épületének funkcionális újragondolásánál, valamint a multimodális csomópont humanizálásánál. A magántulajdonú telkeken ilyen irányú fejlesztés nem reális;
Sport	A terület túl értékes és túl forgalmas a sport funkció elhelyezéséhez. A vasúti sínek mentén az Etele tértől délre alakulhatnak ki alkalmas területek, illetve az Etele tér kialakítása jelenthet még kisebb léptékű lehetőséget;

Terület alapú elemzés - Sínek felett



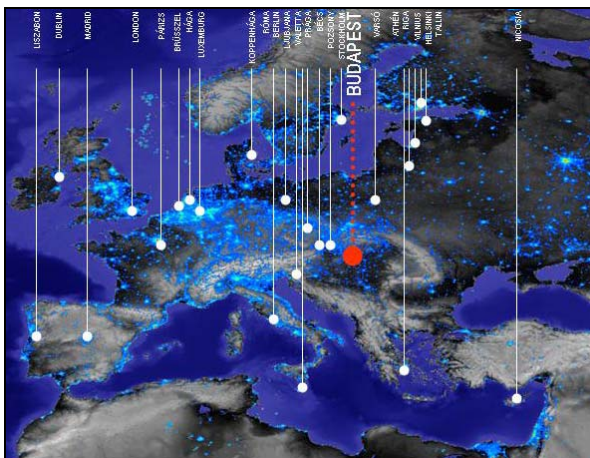
A városrész közlekedési hálózatából adódóan **a gépjárműforgalom sínek feletti átvezetése kizárható**, amennyiben ezen kérdésben hosszabb távon változna a szakma által elfogadott álláspont, átkötési lehetőségként a Rimaszombati út meghosszabbításában lévő aluljáró adódik a Bartók Béla út irányába. Az egyes funkciók részletes bontása nélkül elmondható, hogy MÁV területein csak a tulajdonossal közösen lehet bármilyen fejlesztést eszközölni (a területen két értékes épület is van: a fővárosi védelem alatt álló pályaudvar-épület és a pécsi vonal 125 éves vasútállomása). **A vasúti pályák kötöttsége, illetve időszakos áthelyezési igényének történő megfelelés** megnehezíti épületszerkezet elhelyezését és az erre kerülő funkció közműellátását.

A tervezett aluljáró nem alkalmas további terhek viselésére. Az aluljáró megépítését követő évtizedben a MÁV nem kíván újabb vágányzárat engedélyezni.

Amennyiben azonban mindezek megoldható kérdések **a szerkezet költsége meghatározó** lesz a beruházásban. Ebből adódóan a magánbefektetőket vélhetően a terület nem érdekli. A fentiek alapján esetleg olyan közberuházás képzelhető a sínek felé, amely kiegészíti a sínek szélén már meglévő funkciókat, így P+R parkoló, közpark, kulturális létesítmény vagy kiállítási terület.

Fontos azonban leszögezni, hogy **a terület fejlesztésének vizsgálatakor a reális forgatókönyv a sínek feletti területtel, mint egy sokadik ütemmel és rajta kiegészítő funkcióval képzelhető csak el.** Természetesen a fentiek fejlesztési területekre igazak és nem vonatkoznak vonal menti átkötésekre.

NEMZETKÖZI KAPCSOLATOK

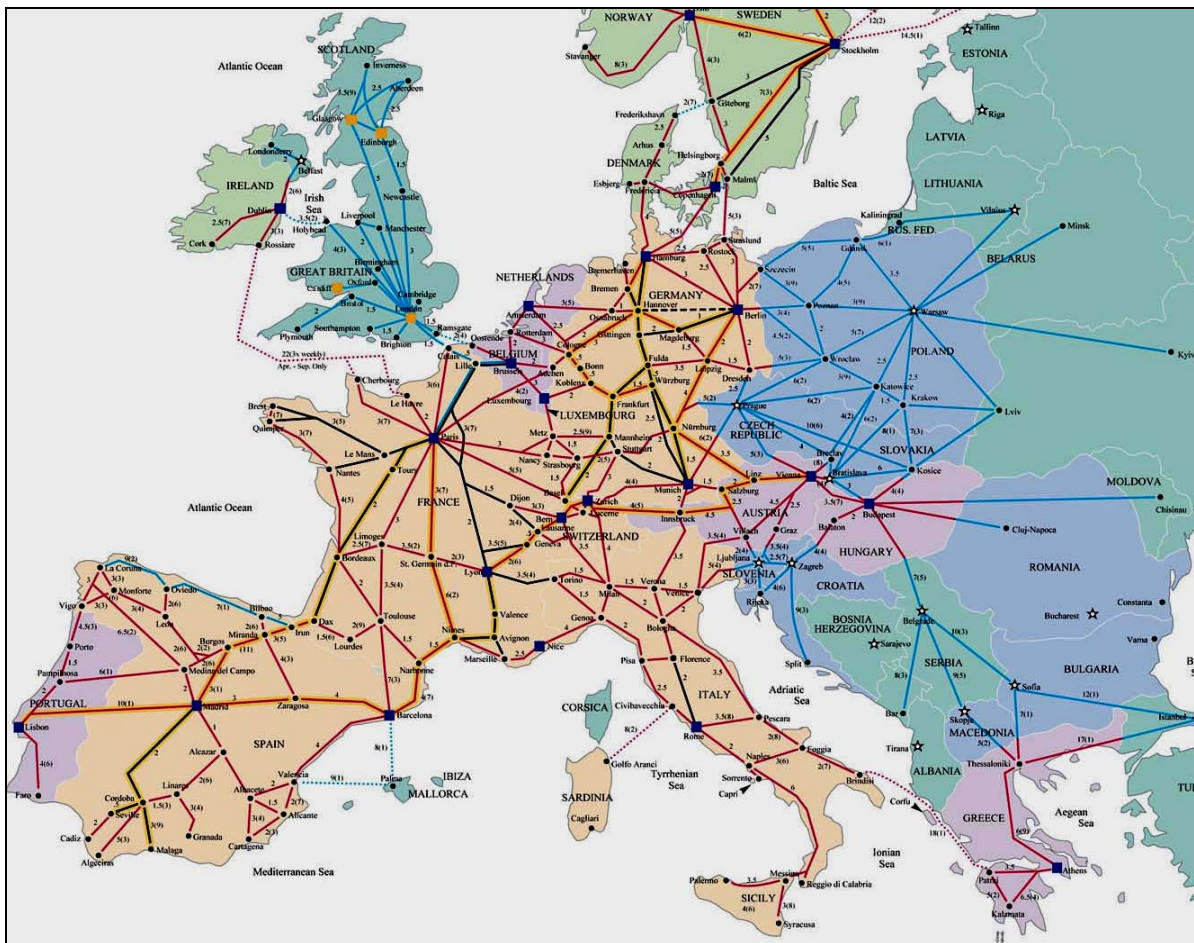


Budapest integrált urbanizációs csomópont a Doxiadis által feltételezett, mára kialakult európai urbanizált zónák között.

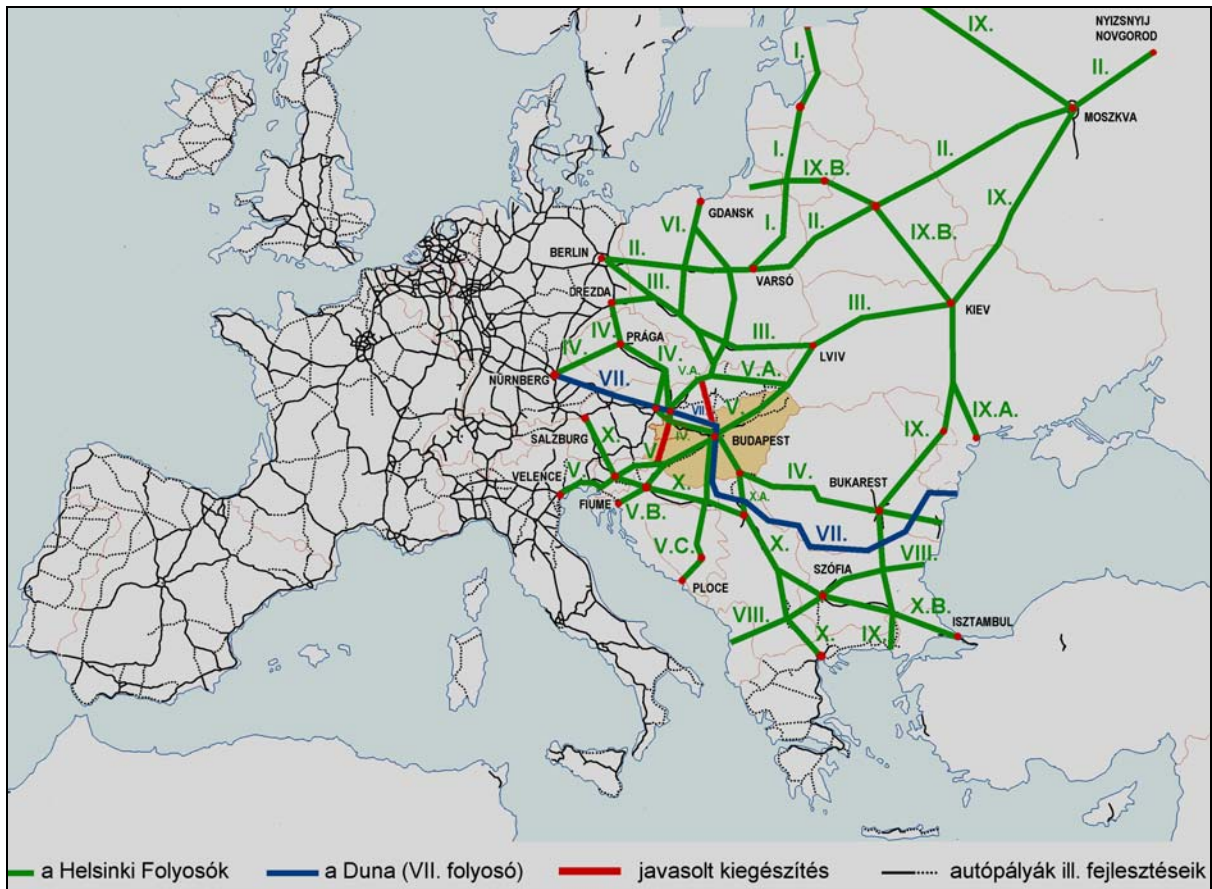


Budapest nemzetközi központ a környező hegyeket áttörő Duna és a kelet-nyugati kapcsolatok keresztesésében

A városrészközpont kialakítását egyidejűleg több tényező határozza meg. Az intermodális központot megalapozó tényezők közül kiemelkednek a makroszintű kapcsolatait alkotó nemzetközi, hazai és agglomerációs (elővárosi-) vasúti és közúti kapcsolatok.



Európában a kelet és nyugat közötti nemzetközi vasútvonalak mindegyike áthalad a Kelenföldi pályaudvaron...



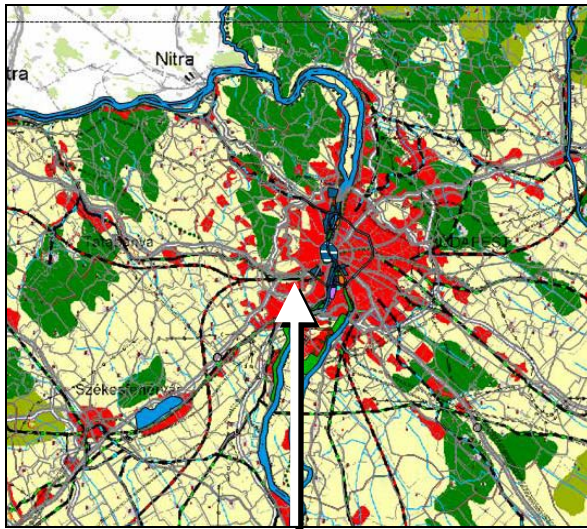
Az un. „Helsinki Folyosók” és az európai autópályahálózat, melynek budapesti bevezető szakaszai a városrészközpont örmezői, nyugati oldala mentén haladnak.

A **nemzetközi vasúti kapcsolatok** közül szinte mindegyik áthalad a Kelenföldi pályaudvaron. Az Európai Unió által kiemelt un. „Helsinki Folyosók” kapcsolatai itt haladnak: a London – Bécs – Budapest – Isztambul – Közel-Kelet vonatok ugyanúgy átmennek a pályaudvaron, mint a Moszkva – Budapest – Fiume (Velence, Adriai tengerpart) felé tartó vonatok.

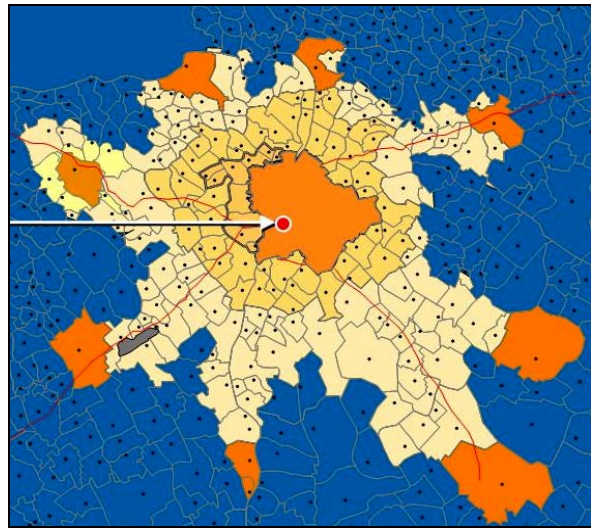
A vasútvonalak – **távlatilag** – a tervezett Duna alatti vasúti alagúton keresztül érhetik el a pesti oldal fontosabb kapcsolatait, hálózatait, a Körvasút pesti ívét. A Nyugati pályaudvar alatt áthaladva a Rákosrendező, illetve Kőbánya irányában haladó vonalak megteremtik Budapest komplex vasúti feltárásának és kapcsolatrendszerének nemzetközi színvonalú alapjait, melyekhez a tervezett fejlesztések teljes mértékben illeszkednek.

Az un. **„Helsinki Folyosók” közúti vonalai** is a közvetlen környezetben haladnak (M0 autópálya) és a nemzetközi autópályák bevezető szakaszai a terület mellett haladnak. Az M1, M7, M6 autópályák és a velük párhuzamos vasutak jelentős fejlesztési potenciállal ruházzák fel a tervezési terület környezetét.

VÁROSRÉSZKÖZPONT KIALAKÍTÁSA

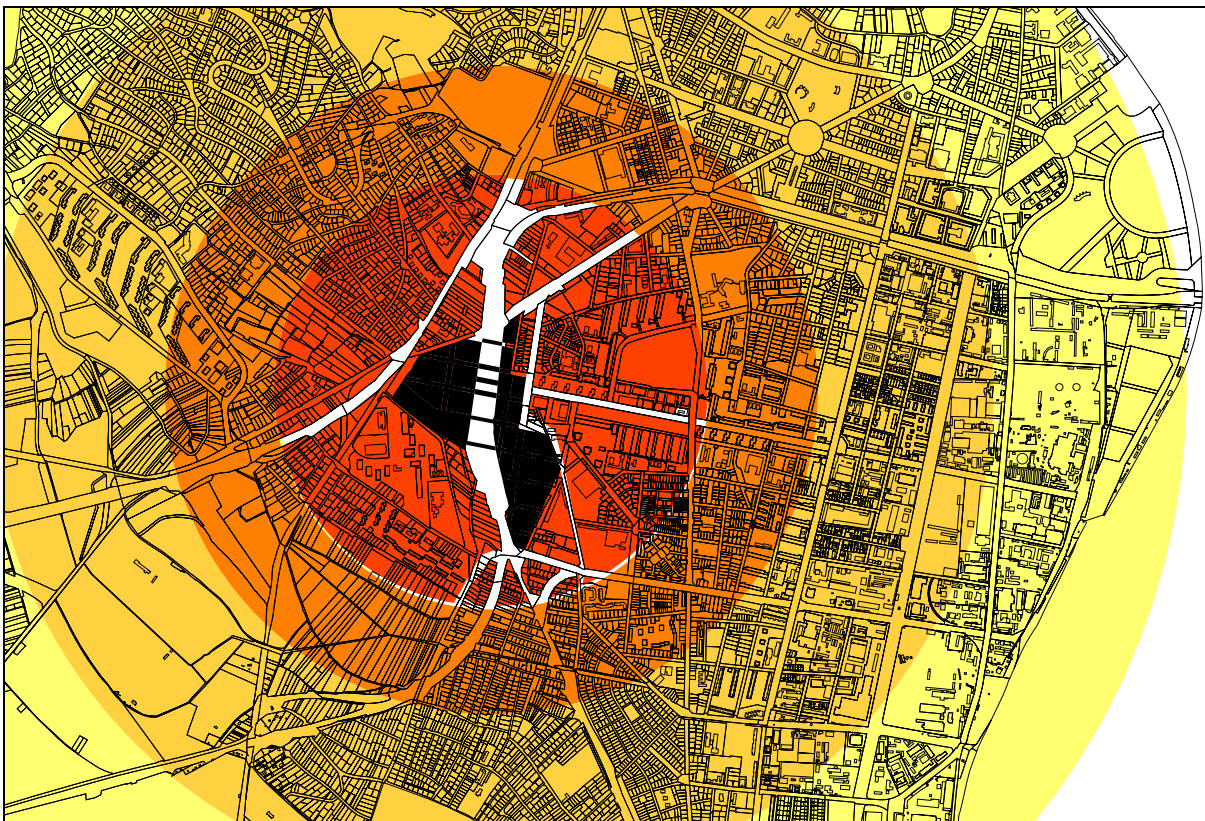


*Az Országos Területrendezési Terv (OTRT)
a terület szerkezeti szerepét jelzi.*

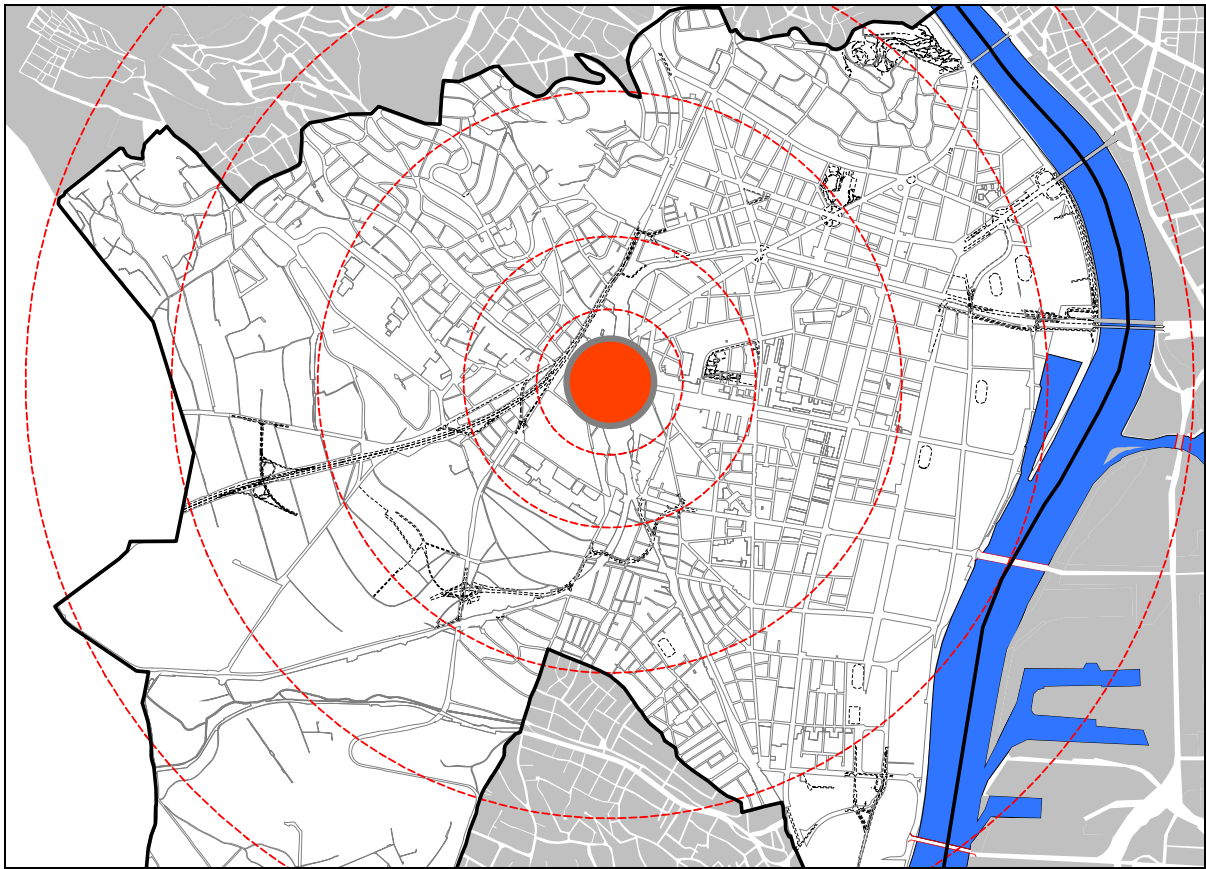


*A terület egyidejűleg fekszik közel a főváros és az
agglomeráció csatlakozási felületéhez és a Belvároshoz is.*

A tervezési terület kiváló regionális kapcsolataival egyidejűleg a XI. kerület, Újbuda geometriai központjában fekszik, valamennyi lakója számára közel hasonló elérési távolságban, ami fejlesztési lehetőségeket kínál.



A közösségi közlekedés fejlesztése miatt kiváló elérést biztosítható a kerület szinte minden pontjából



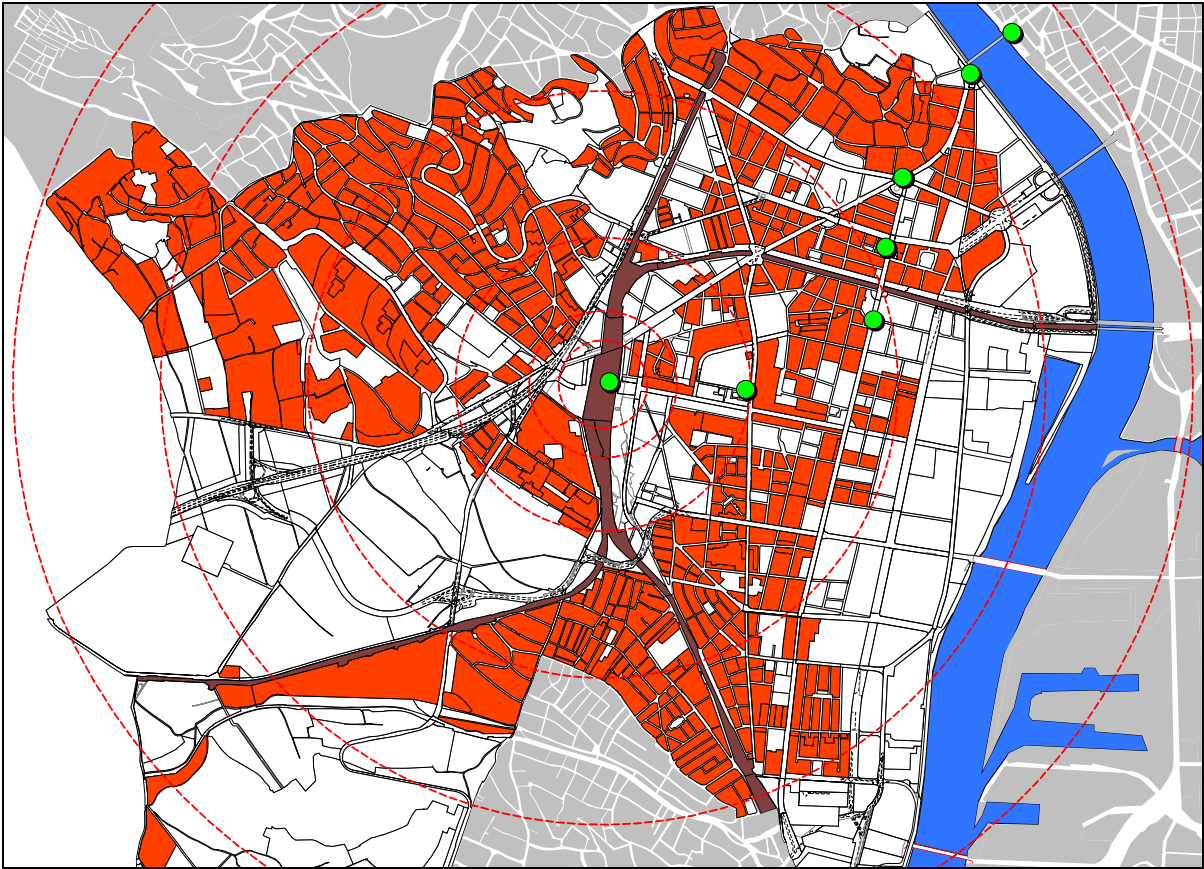
A terület egyben a XI. kerület, ÚJBUDA geometriai központjában fekszik

A tervezési terület ingatlanfejlesztés szempontjából dinamikai központja jelentős hatásterületet szervez. A 4. metró Tétényi úti megállójának környezetében álló lakóépületek, illetve a vonal folytatása esetén a Gazdagrét elérhetősége erősítheti a terület központi szerepét.

Az ábra alapján megállapítható, hogy a vonzáskörzet magában foglalja a Kelenföldi lakótelep területét a Tétényi úton túlnyúlóan is, a Gazdagréti lakótelepet és a Budaörsi úttól észak-nyugatra fekvő kertvárosias, társasházias lakóterületeket is.

A vonzásterület további bővülését eredményezhetik azok a közösségi közlekedési rendszerek mentén szerveződő városrészek, amelyek a 4. metró megállóira, illetve az ideiglenes végállomásra „ráhordó járatokként” biztosítják a leghatékonyabb közösségi közlekedési rendszer elérését.

A kerület geometriai középpontjától a kerület határai felé haladva a vonzás természetesen gyengül, de a hegyvidéki területek alacsonyabb laksűrűségű területei ezt a trendet erősítik is.



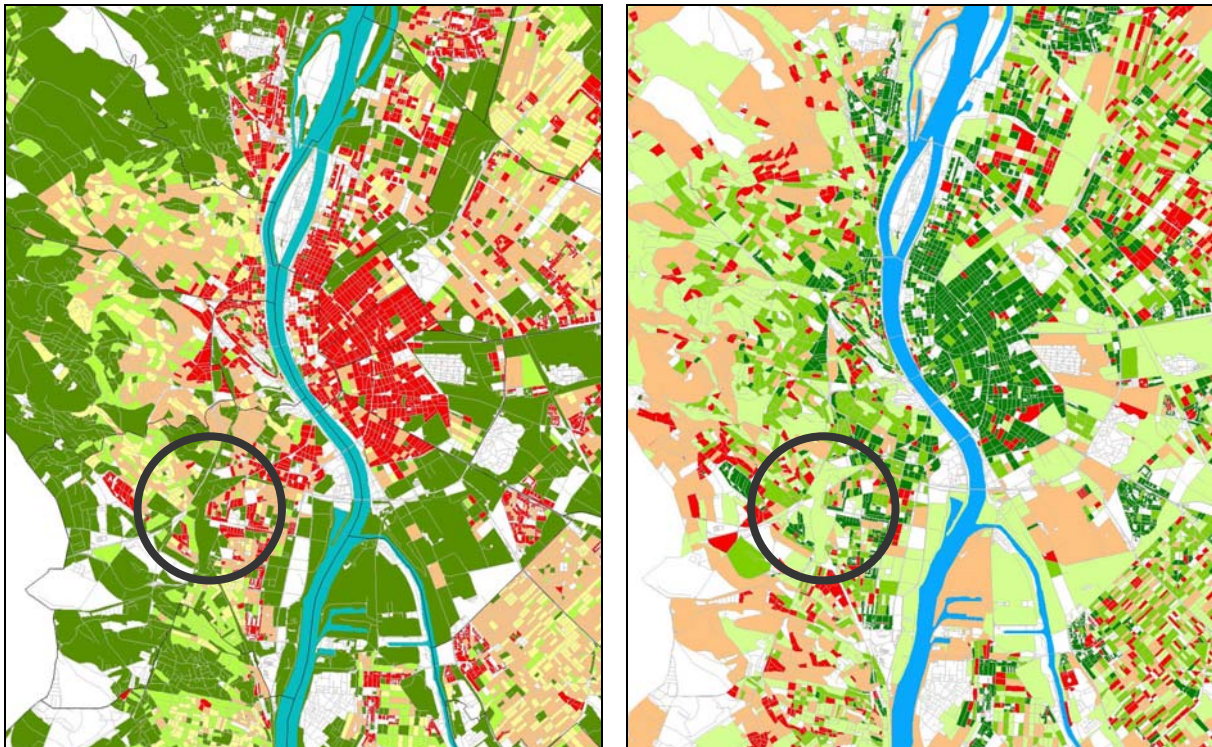
A 4. metró felfűzi a kerület lakóterületi fejlesztésre alkalmas területeit, a távlati nyomvonallal elérhetővé válik a kerület nyugati része, míg az elágazó metróvonal a déli területeket is bekapcsolhatja.

A tervezett városrészközpont és a lakóterületek elhelyezkedése és az épülő metróvonal, illetve a metróállomások vonzaskörzetei jelentős területeket fednek le. A megálló vonzásterületei viszonylag magasabb laksűrűségű területeket érintenek.

A Kelenföldi lakótelep területén épülő két megálló a népességszám alakulását is figyelembe véve fontos szerepet játszik a munkahelyi területek kedvező elérhetőségében, feltárásában is.

A jellemzően a lakás elhelyezését is megengedő övezeteket feltüntető ábrán jól látható, hogy a Dunapart mentén általában nem lakóterületek helyezkednek el. Ezeken a területeken jellemzően munkahelyek találhatók, néhány esetben épülő lakóterületekkel vegyes területekként. A Duna felé mozduló lakóterületek és az intenzívebb területfelhasználást megvalósító irodai munkahelyek magukban foglaló területek életének szervezésében fontos szerepet játszanak a közvetlen vagy közvetett tömegközlekedési kapcsolatok.

Az Etele tér környezetében a megvalósuló városrészközpont fő funkciója az intermodális csomópont és az arra szervezett munkahelyek, irodák, kereskedelmi-, szolgáltató-, sport- és szabadidős funkciók kialakítása, távlatilag konferenciaközpont elhelyezhetőségével, természetesen az intermodális csomópont alapfunkcióin túlmenően.



■ 15 000 <	fő/km ²	(2251)
■ 5 300 — 15 000	fő/km ²	(2300)
■ 3 800 — 5 300	fő/km ²	(2235)
■ 2 500 — 3 800	fő/km ²	(2197)
■ < 2 500 fő/km ²		(2252)
□ lakatlan		(9893)

■ több, mint 350 fő/km ²		(1777)
■ 0 — 350 fő/km ²		(1969)
□ nincs változás		(10302)
■ -350 — 0 fő/km ²		(2355)
■ -1 400 — -350 fő/km ²		(2372)
■ kevesebb, mint -1 400 fő/km ²		(2352)

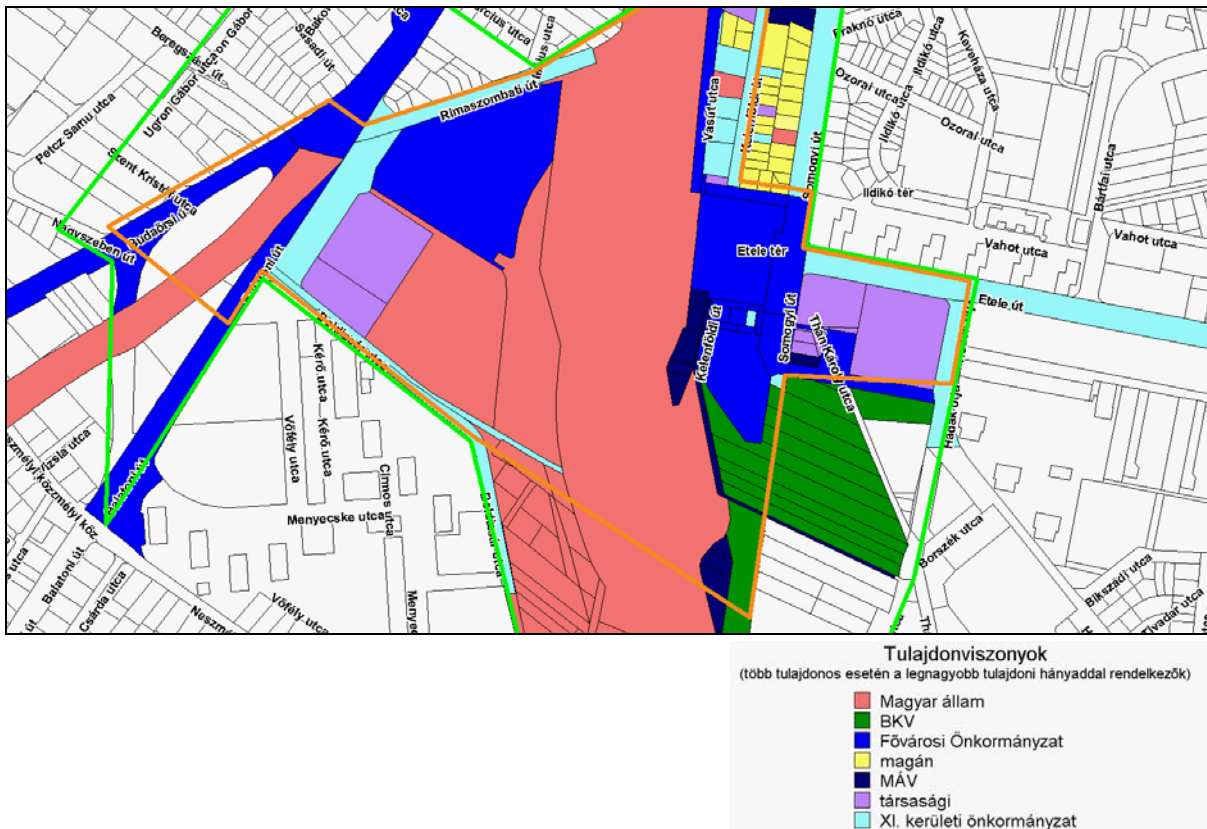
A népsűrűség megoszlását mutató ábra jól szemlélteti, hogy a terület a főváros legmagasabb népsűrűségű területei közé tartozik, a lakótelepek jelentős koncentrációt alkotnak (forrás: internet)

Öt év alatt bekövetkezett népsűrűség-változás a lakótelep népsűrűségének csökkenését mutatja (öregedés, gyerekek elköltözése) (forrás: internet)

A tervezési terület népsűrűsége igen magas, nagyobb, mint 15.000 fő/km², azaz átlagosan és bruttó 150 fő/hektár, beleértve a közlekedési területeket is.

Az ábra azt is szemlélteti, hogy ilyen magas népsűrűség Budán csak a Bartók Béla út mentén, a Bocskai út vonalán (a Nagykörút budai szakaszán) belül, a Böszörményi út és a Szilágyi Erzsébet fasor egy része mentén található. A munkahelyek elhelyezkedését is figyelembe véve a 4. metró nyomvonala részben követi a sűrűbb térséget.

A magas népsűrűségű területek koncentrált elhelyezkedésük miatt a csökkenés ellenére, továbbra is a népességet koncentráló területek maradnak, ami kedvező háttérrel biztosít a tervezett fejlesztésekhez.



(Forrás: tervpályázati kiírás)

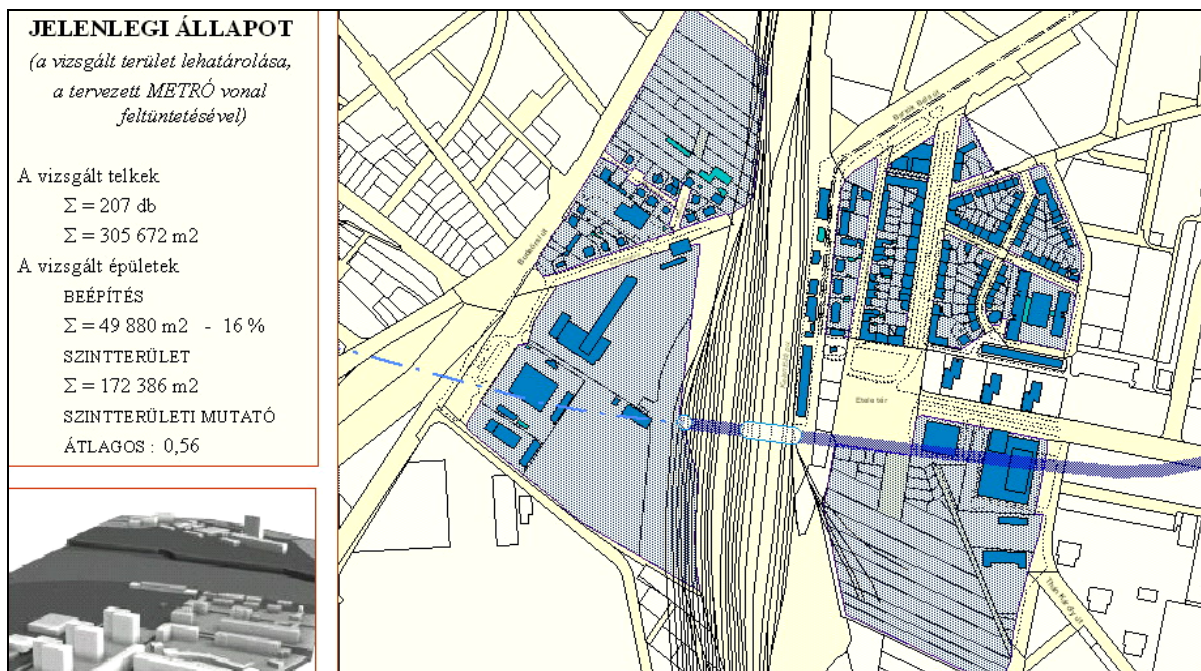
A tulajdonviszonyok viszonylagos vegyessége ellenére a tervezett beavatkozások tervezett háttére a Magyar Állam, a Fővárosi Önkormányzat, a XI. Kerületi Önkormányzat és a MÁV ZRT. együttműködését igényli.

A fejlesztések megvalósíthatósága a területek elérhetőségén alapulhat. A tervezett fejlesztések jelentős része – különösen a közcélúak - elsősorban a „köz-szféra” érdekeltségébe tartozó vagy a „köz-szféra” által ellenőrizhető, befolyásolható területeken valósulhatnak meg. Ugyanakkor a „köz-szférában” a fejlesztési folyamatok döntési mechanizmusa nehezebb, a testületi döntések meghozatala körülményesebb, az ügyintézés bürokratikusabb, így a fejlesztések időben jelentősen elhúzódhatnak. A magántulajdonú telkek aránya a tervezési területen alacsony, ezek közfunkciók ellátására tulajdonviszonyaik miatt nem alkalmasak. Ugyanakkor a magánszféra megfelelő piaci és szabályozási környezetben a „köz-szféránál” jóval gyorsabban mozog, ami lehetővé teszi, hogy a magántulajdonú telteken induló fejlesztések a projekt katalizátoraivá váljanak.

Megfelelő – a magánszféra érdekeltségét is biztosító – projektszervezetek beiktatása jelentősen előmozdíthatja a fejlesztések megkezdését, lebonyolítását, a magánszféra és a köz-szféra együttműködésén alapuló Public – Private - Partnership (PPP) folyamatok elindítását és lebonyolítását.

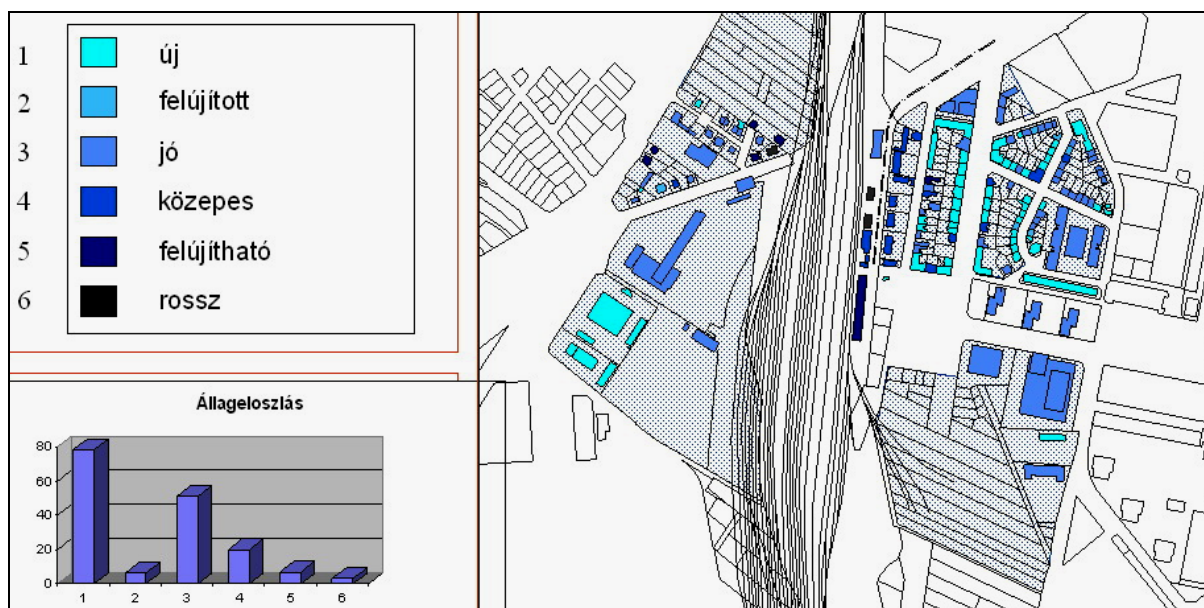
VÁROSREHABILITÁCIÓ, REVITALIZÁCIÓ

Kulcsszavak: alulhasznosított területek, felértékelés, intenzitás növelése, a kedvező infrastrukturális potenciál kihasználása, a használati intenzitás kontrollja, a túlterhelés elkerülése, a lakótelepek terhelésének változatlanul hagyása, lakótelep-regeneráció

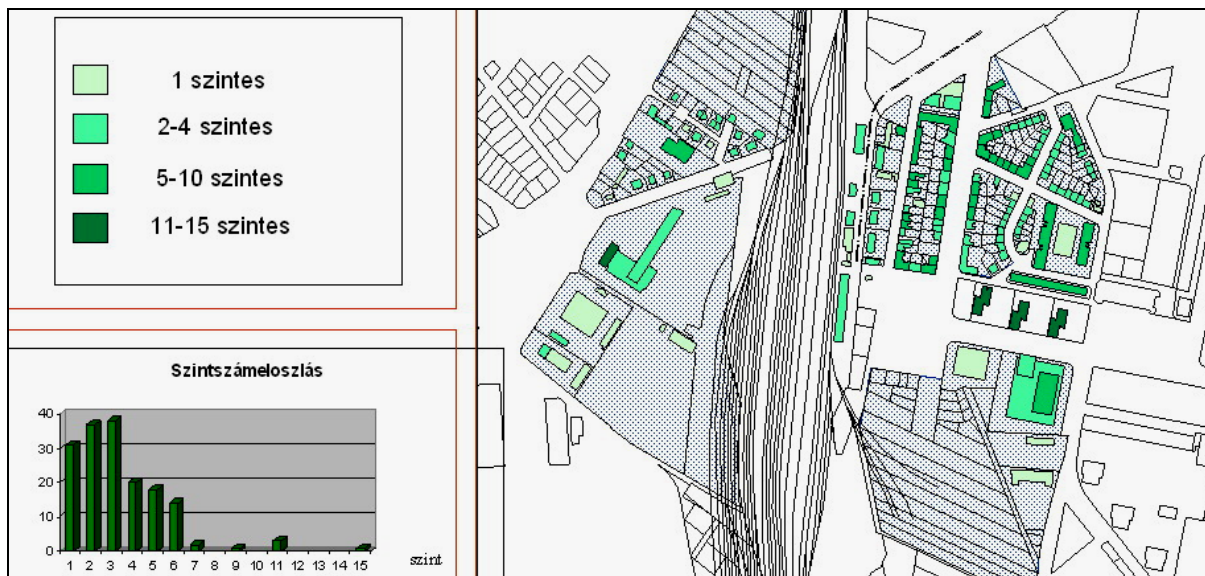


A városrész működése, működtetése szempontjából összefüggően kezelendő terület adottságai, adatai és mutatói

A környezet vizsgálatával behatárolhatók a környezet átalakításának városfejlesztési elemei, a fejlesztések keretei, határai. Meghatározhatók azok a fejlesztési keretek, melyek a terület szintterületi értékeinek emelését, azaz a terület felértékelését eredményezik. Az épületek viszonylag jó állapot alapján a területen nem valószínűsíthető egy gyors és radikális átépülési folyamat.

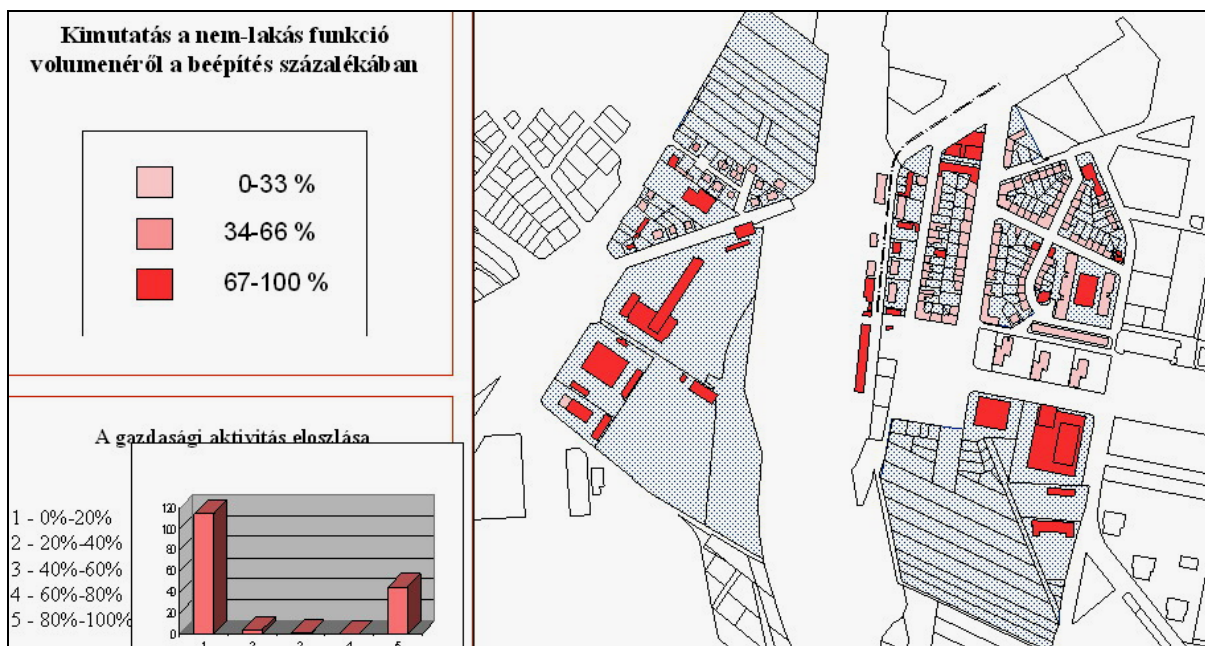


A terület épületállományának állapota heterogén

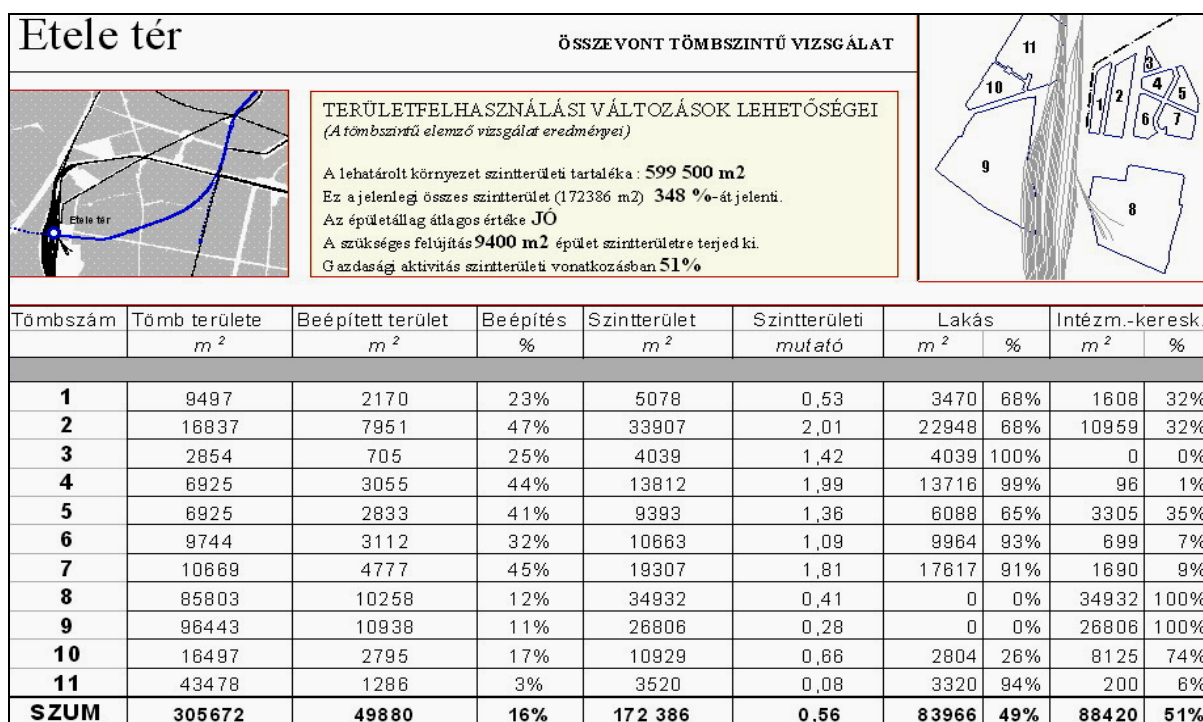


A terület épületállományának szintszáma vegyes, területileg jól lehatárolható egységeket képez

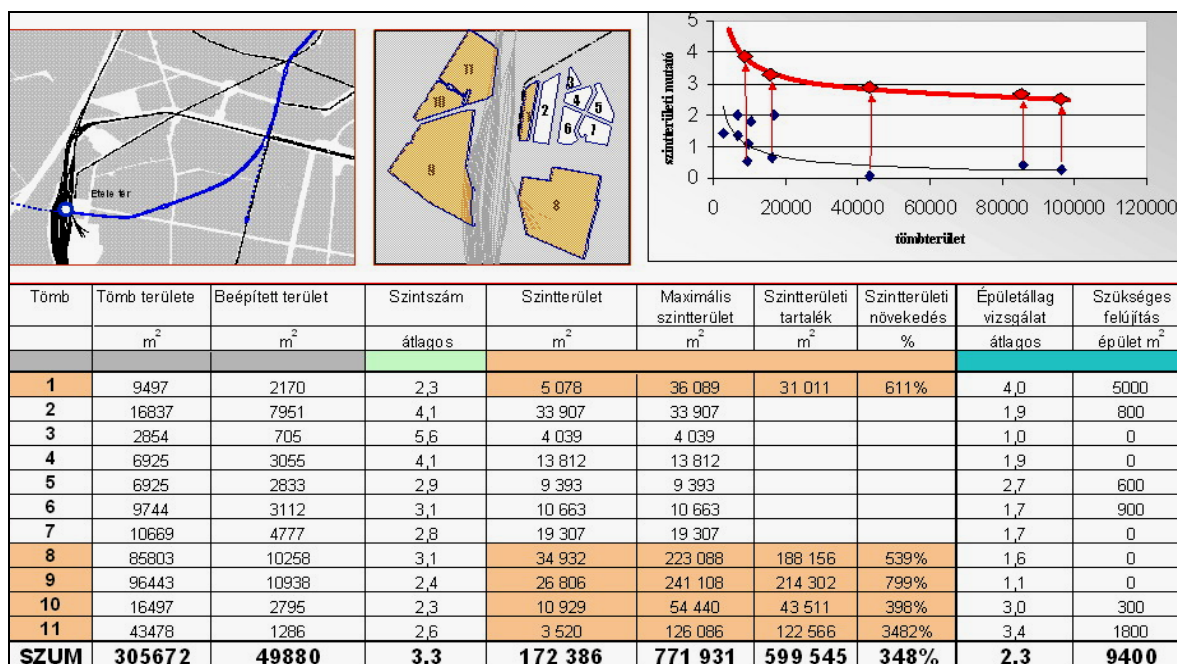
Az épületek szintszámának megoszlása vegyes, ugyanakkor területileg jól lehatárolható egységeket képez. A vizsgálat rámutat arra, hogy a területen nem szükséges a lakótelep épületei magasságának jelentős túllépése, **az Etele téri** oldalon nincsenek olyan városrendezési, városképi indokok, melyek a magasságok jelentős differenciálását indokolnák. A viszonylag sok üzemi terület integrálása inkább a városi szövet rehabilitációját, regenerálását indokolja, mintsem a magasépületekkel történő tagolást. Ugyanakkor **Őrmezőn** a lakótelep épületeinek és az Öveges Szakközépiskola magasépületének jelenléte indokoltá teszi magasépületek alkalmazását. Az autópályáról feltáruló dinamikus látvány, a heterogén épületmagasság és a városba érkezés pillanat indokoltá teheti egy olyan épületegyüttes megvalósítását, mely vizuális határvonalat jelöl...



A területen viszonylag magas az olyan telkek aránya, melyek domináns felhasználása nem lakás célú



A fenti táblázat adatai arra utalnak, hogy a vizsgált területen igen alacsony a szintterületi mutató (0,56 m²/m²), azaz igen extenzív a területek használata. A javasolt fejlesztések a szintterületek városias szintre emelését célozzák. Ennek mértéke racionálisan korlátozott, átlagosan és jellemzően 2,50-4,00 m²/m², a számított átlag 3,30 m²/m². Ebbe a keretbe illeszthetők a tervezett fejlesztések, melyek a tervezett fejlesztéseket és azok igényeit, illetve a városi infrastruktúra lehetőségeit is figyelembe véve összességükben nem érik el az számított érték 2/3-át.



A grafikon a tömbök területe és szintterülete közötti összefüggéseket szemlélteti. A táblázat megadja a terület maximális terhelhetőségét, de a tényleges funkcióknál figyelembe kell venni a funkciócsoportok használati intenzitásának különbségeit is.

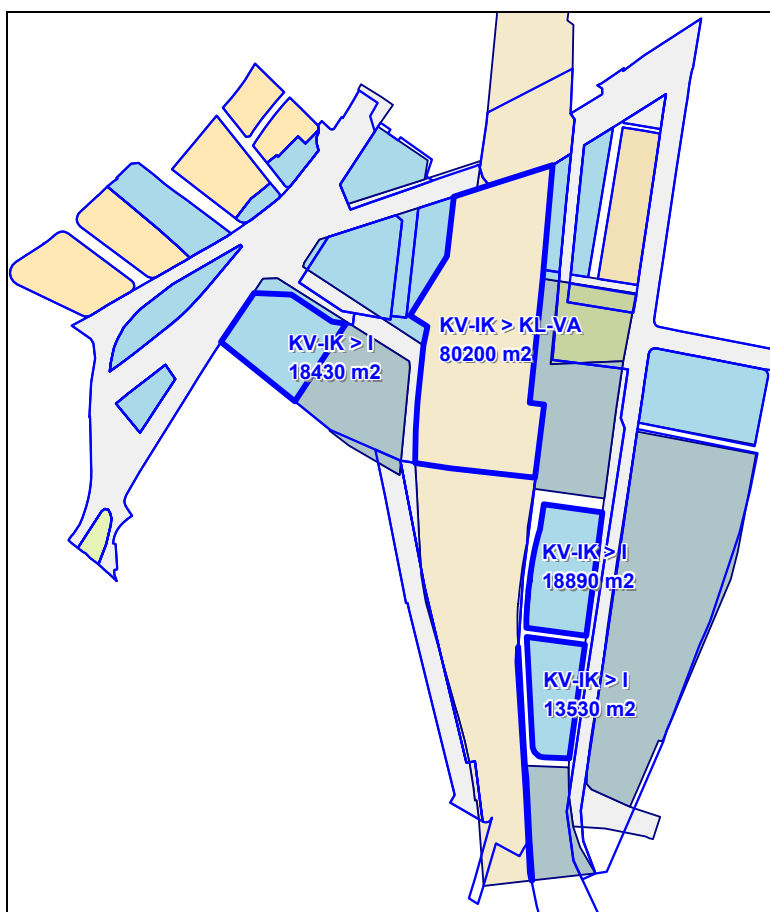
VÁROSRENDEZÉSI JAVASLAT

A városrendezési javaslat lényege a feltárt fejlesztési és rendezési feltételek területi szintézisének megteremtése. Ennek érdekében a területfelhasználás változtatása során a jelenlegi és a tervezett keretövezeti besorolások minimális változtatását javasolja a terv (lásd még: területi mérleg).

A változtatások lényege, hogy a hatályos FSZKT szerinti KV-IK célzott területfelhasználási módú terület arra a területre korlátozódjék, ahol a BVKSZ 50.§ 18. táblázatában a „különleges, intézményi funkciókkal vegyes használatú közlekedési területekre” előírt vegyesség fennáll, azaz valamely közlekedési építmény „felülépítéséről” van szó.

Ahol nincs „felülépítés”, ott a terv a területek átsorolására tesz javaslatot, vegyes területté. Ugyan a városrészközpont karakterének megfelelőbb lenne a „VK” keretövezet alkalmazása, de megfelel a területen egyébként alkalmazott „I” keretövezet is.

A KV-IK célzott területfelhasználási módú területek beépítésre nem kerülő részei visszasorolhatók KL-VA vasúti területté. E javaslattal a területi mérlegben nem él a terv, mert egy – a tervpályázatban javasolt megoldástól eltérő javaslat esetén – a területen korlátozott mértékű felülépítésre is sor kerülhet.



A tervezési terület területi mérlege, a tervezett átsorolásokkal

(lásd még: területi mérleg)

A további területeken a hatályos FSZKT megfelelő háttérrel biztosít a fejlesztések számára úgy a tervezett intermodális központ és a csatlakozó tömbök területén, mint az Etele tértől északra fekvő tömbökben (Vasút utca), ahol irodák, kisebb vállalkozások, esetleg panziók, kis boltok, üzletek, a telkenkénti átépítésnek megfelelő szolgáltatások számára megfelelő kereteket ad a szabályozás. A Budaörsi úttól északra fekvő területek lakóterületi besorolása – a főút melletti I keretövezeti besorolással – megfelel a környezeti adottságoknak.

A terület tervezett beépítésének településrendezési mutatói



Fejlesztési terület azonosítója	Tervezett övezeti besorolás	Beépítési mód	Övezet területe	Tervezett beépített terület	Tervezett beépítettség	Bruttó beépített szintterület (m ²)	Szintterületi mutató (a terv alapján)
			(m ²)	(m ²)	(%)		(m ² /m ²)
ÖRMEZŐI OLDAL							
1	KV-IK-XI	SZ	24617	3421	14%	12487	0,51
2	I-XI	Z	20606	7537	37%	92727	4,50
3	I-XI	SZ	27624	5728	21%	25674	0,93
4	I-XI	SZ	4222	2085	49%	17025	4,03
5	I-XI	SZ	9307	3879	42%	32859	3,53
6	I-XI	SZ	9118	5553	61%	26276	2,88
ETELE-TÉRI OLDAL							
7	KV-IK-XI	Z	28180	22674	80%	89441	3,17
8	Z-FK-XI	SZ	14020	474	3%	474	0,03
9	I-XI	Z	22400	18328	82%	102056	4,50
10	I-XI	Z	18890	12441	66%	63026	3,34
11	I-XI	Z	13533	6133	45%	42931	3,17
12	I-XI	Z	4987	2441	49%	12018	2,41
13	I-XI	Z	7605	3665	48%	18270	2,40

ÉPÍTÉSZETI LEÍRÁS, ÉPÍTÉSZETI MINŐSÉG



A terület tervezett távlati képe

A hazai környezetalakítási gyakorlat leglényegesebb szakmai kérdése az elérhető legmagasabb "építészeti minőség" interpretációja. Az egyre tisztábban artikulált elvárás kiegyensúlyozott, a nemzetközi színvonalhoz mérhető minőség igényt, magát az igényességet követeli.

A hazai gyakorlat keretei között a tervezés igényessége, a mívség és a funkcionalitás egysége olyan attraktív megoldásokat követel, melyek nem szélsőségességük, hanem a kiszámítható minőség, a tiszta és logikus funkcionalitás mellett újszerű formákat, a tervezett együttes azonosítására alkalmas formavilág megvalósítását, identitást jelentenek.

A hely jellegét egyrészt kettéosztottsága, másrészt a mozgás határozza meg. A hely analízisakor szembeűnő a két oldal zöldfelületi aránya és ezzel párhuzamosan beépítettsége közötti különbség.

Az őrmezei oldalon az átmenő jellegű forgalom dominál. A beépítést meghatározó épületszövet a területen döntően kialakult, azonban a panelhátsor illetve a kollégium közötti szakaszon található egy "lyuk", mely helyzeténél fogva alkalmas egy jel megtestesítésére az autópálya bevezető szakaszán. Elemzésünk szerint ezen a szakaszon egy magasabb pont létrehozása zavaró lenne, inkább egy jellegében a környezetétől markánsan eltérő épület vehetné át az ún. landmark szerepét. Az irodaépület különleges formájával és homlokzatával képezi azt a hangsúlyt, mely a gyors, lakott területen kívüli és a lassabb, városi járműmozgás határát definiálja építészetiileg.



Az Etele téri oldal a megérkezés oldala. A nagy, átmenő jellegű forgalom helyett a végpont dominál, az átszállások döntő része is itt várható. Ennek folyománya az épületek és a burkolt felületek arányának sűrűsödése. Az épületállomány homogénebb (lakótelepi épületek, századfordulótól kialakuló kisléptékű beépítés), a kettő léptéke között kell kapcsolatot teremteni. A tervezett beépítés mind tömegénél fogva, mind építészeti megjelenésénél fogva egy visszafogottabb, szövetszerű struktúra létrehozására törekszik.

A kettéosztottság és a zöldfelületi dominancia különbözősége indokolja a tervezett épületcsoportok egymástól eltérő szerkesztési elveken való megformálását. Az örmezei oldalon kevesebb a morfológiai kötöttség, az épületek szerkesztésmódja is szabadabb. Az Etele téren a lakótelep egy olyan merőleges koordinátarendszert definiál, mely kötöttebb szerkesztésmódot kíván.

Az új városrészközpont emblemikus közterévé válik az Etele tér, mely maga köré gyűjti a városrész központ minden jellemző funkcióját. Déli oldalán az intermodális csomópont közlekedési tere, a keleti oldalon a bevásárlóközpont kapcsolódik, északi peremén új kulturális funkció (médiaház) létesül, míg az Etele út tengelyében álló pályaudvari épületbe rendezvényház kerül. A tér intenzív, ligetes zöldfelületével rekreációs területet biztosít, melytől szintben elválasztva, a közlekedő járdák kiemelt szövetén halad a központ sürgő forgalma, míg a zöldfelületben úszó transzparens pavilonok biztosítják a vendéglátást. A tér így minden korosztály számára kellemes és színvonalas tartózkodási helyet kínál.

A funkciók sokszínűségére a tér többszintűséggel ad választ. Alsó szintje, mely a környező utcaszintekről dél felé lesüllyed az intermodális központ alsó szintjéig, a zöldfelületeké. Funkciója elsősorban a pihenés, rekreáció. A ligetes zöldterületet a vendéglátó pavilonok, alkalmi piac és rendezvénytér teszi élettellivé. Mivel a közlekedés túlnyomó része az elválasztott szinten halad, burkolt felületek jobbára csak az intermodális központhoz csatlakozva jelennek meg.

A közlekedési útvonalak a lesüllyesztett tér felett, hídszerűen haladnak, a tér különböző funkcióit összekötve szövetszerűvé állnak össze, közvetlenül kapcsolódnak a déli oldalon az intermodális központhoz, annak belső terében galériaként folytatódnak.

A többszintű tér folytatásaként, legfelső szintjeként is értelmezhető az intermodális központ teteje, mely lejtős, rámpás kialakításával egybekapcsolja a környező tömböket és az Őrmezei oldalról érkező, a vasút felett átkötő hidat a térrel.

Az intermodális központ formálását alapvetően a használhatóság és hatékonyság, a közlekedési rendszerekre adott térbeli válasz kialakítása határozza meg. Az épület tere fogadja be, "dolgozza fel" a rácsatlakozó (plug-in) közlekedési eszközök közötti átszállásokat, működésének analógiája egy chip lehetne.

A közvetlen, akadálymentes átszállások és kapcsolatok egyszerű, áttekinthető terei, valamint a várakozás nagyvonalú, levegős csarnoka együttesen alkotják a központ magját. A szerteágazó közlekedési kapcsolatok és a többszintűség ellenére ez a mag, azaz a csarnok tere egységes és áttekinthető, közlekedési jellegét oldja a benne helyet kapott pálmaház, illetve az intenzív kapcsolat az Etele téri zöldfelülettel, mely az északi oldal teljes megnyitásán keresztül közvetlen kapcsolatot teremt a külső térrel.

Ehhez a maghoz közvetlenül csatlakoznak a közlekedési társaságok (MÁV, BKV, Volán) forgalomirányítási és az utazóközönséget kiszolgáló funkciói (jegypénztárak, információ), míg az adminisztratív és vezetői egységek is integrálva, de közvetett kapcsolattal, a központ felett elhelyezkedő közlekedési irodaházban kapnak helyet.

A közlekedési kapcsolatok térbeli szervezését a központ belső tere mellett annak teteje is intenzíven szolgálja; erre a zölddel és burkolt közlekedő területekkel kialakított tetőre futnak be a vasúti vágányok felett átkötő gyalogos és kerékpáros hidak, a déli iroda funkciójú tömböt feltáró emelt szintű promenád, illetve innen megközelíthető a bevásárló központ (food-court és tetőkert) is.

Az intermodális központ tetején megkezdett közlekedő- és kert szint az Etele út mentén elhelyezkedő bevásárló- és szolgáltató központ alakításában is folytatódik. A tetőkert vízszintesen kettévágja az épülettömeget, ezáltal elválasztja az alsó kereskedelmi funkciójú szinteket a kert felett elhelyezkedő irodai funkcióktól. Ezáltal a szabálytalan vágás által nem csak az épület tömege válik szét két elkülönülő részre, hanem a városrészközpont is gazdagodik egy mozgalmas, élményekkel teli, szabadon bejárható külső térrel. E tetőkertbe ágyazva kapnak helyett a központ vendéglátó (food-court) és szórakoztató egységei.

A tetőkert alatt helyezkednek el három szinten a kereskedelmi területek. A legalsó szint az intermodális központ alsó szintjéhez kapcsolódik, és a környező terep lejtése folytán a tömb Hadak útja felőli végén utcaszinten is hangsúlyos bejárattal nyílik fel. A kereskedelmi egységeket csillagszerűen elágazó, felülről bevilágított mall tárja fel, melynek építészeti formálásában az Etele téri szövet hálószerű alakítása köszön vissza.



Az épület felső, iroda funkciójú része, mely csupán a közlekedőmagok által kapcsolódik az alsó tömeghez, s így a tetőkert felett lebegni látszik, az alsó rész szabadabb formálásával szemben a környező épületek kötöttebb, ortogonális rendjét követi. Szabályos, udvarokkal tagolt hasáb tömegét az alsó felület Etele tér felőli hasasodása oldja.

Hasonló karakterű irodafejlesztés biztosítaná az intermodális központtól délre eső, közös BKV-Volán buszpályaudvar területének jobb hasznosítását. A terület központi helyzetéből adódó potenciált kihasználva a buszpályaudvar felett, de azt csak részlegesen felülépítve, iroda funkciójú épületek létesülnek. Az irodák feltárása az intermodális központ tetejéről (az Etele tér felső szintjéről) induló, intenzíven zöldfelületekkel kísért, emelt sétányról történik, ugyanakkor az irodaházak közvetlen kapcsolatban állnak a buszpályaudvar alatt elhelyezkedő terepszint alatti parkoló szintekkel is. A párhuzamosan álló irodatömbök sziluett szerű építészeti megfogalmazása a mozgás során észlelt benyomáson alapul (a szomszédos vasúton és utcán, illetve az emelt promenádon haladva).

Az alsó szinten elhelyezkedő buszpályaudvart a felső szintek csak részlegesen fedik, a szükséges természetes szellőzést, illetve a kellemes benapozást biztosítva. A lefedés jelentős hányada zöldtetőként hasznosul, mely a pályaudvar forgataga és az irodák munkakörnyezete közötti szűrőréteggént funkcionál.

A terület hasznosításának későbbi ütemében ez az iroda funkciójú beépítés tovább bővíülhet déli irányban, kiegészülve négycsillagos szálloda, és konferencia központ fejlesztéssel. E három funkció logikusan rendelődik egymás mellé, jól működtethetők együttesen. A terület elhelyezkedése is ideális, hiszen mind a vasúton (kelet-nyugati vonalak), mind autópályán (M1-M7) és a távlatban megfogalmazott reptéri gyorsvasúti összeköttetés által a légi úton történő megközelítés adottság. Az irodák a közlekedési csomóponttól 300 méteren belül, míg a hotel / konferencia központ az 500 méteres körön belül helyezkedik el.

Az intermodális központ által újrafogalmazódik a kelenföldi vasúti pályaudvar szerepe, megjelenése is. A pályaudvari kiszolgáló funkciókat és a reprezentatív utasforgalmi csarnokot az új központ integrálja.



A peronokra közvetlen és akadálymentes feljutás biztosított az alsó gyalogos szintről, ezáltal nem csak a pályaudvari forgalomban, hanem az eltérő szerepű eszközök közötti átszállásokban (például az elővárosi vonalakról a városi közösségi közlekedésre) is érvényesül a minél gyorsabb és egyszerűbb kapcsolódás elve.

A pályaudvari peronokat az új központhoz méltó építészeti, esztétikai és funkcionális minőségben újrafogalmaztuk, az európai szinten is kiemelkedő szolgáltatás biztosítása érdekében. Nem volt célunk a vasúti területek teljes lefedése és felülépítése, ezért az új peronlefedések csak laza szövetként kerülnek a személyforgalmi vágányok fölé. E mozgalmas, tördelt felületű lefedés alá az utasok kényelme és időjárástól való védelme érdekében transzparens üvegdobozként megfogalmazott váróülők kerülnek minden peronra.

A pályaudvar karakteres eleme, ugyanakkor a központ két területrészét is összeköti a vasúti pályák felett áthaladó híd, melyet építészeti kialakítása alkalmassá tesz arra, hogy betöltse a vasúton érkezők számára a nyugati városkapu szerepét. A széles vasúti terület fellett átívelő összekötés túlságosan megnyúlt és vonalszerű, ezért a gyalogos és kerékpáros forgalom elválasztott átvezetésére szolgáló két különálló hidat egy olyan héjszerű burok öleli körbe, melynek emblemikus alakja képes a szimbolikus "városkapu" megjelenítésére is.

A leendő központ másik pólusát, az Őrmezei fejlesztések adják, melyek mind funkcionálisan, mind városépítészetiileg kiegészítik az Etele tér környezetében létrejövőket. A metró nyugati kijáratából következően itt is meghatározó funkció a közlekedés. Ennek fontos elemei a metrókijáratához közvetlenül kapcsolódó buszpályaudvar és az alatta három szinten kialakítandó P+R parkolók. Az Őrmezei oldal és a vasúti terület jelentős szintkülönbségét kihasználva ezek elhelyezhetők úgy, hogy a legalsó parkoló szint a vasút alatti aluljáró szintjéhez közvetlenül kapcsolódik, és a buszpályaudvar is a környező terep felszíne alatt maradjon, így az új közlekedési fejlesztések a lehető legkevésbé zavarják a szomszédos lakóterületet. A buszpályaudvar a nyugati és északi irányban nyitott, lefedése ezen az oldalon is csak részleges.



A lefedés tetején, azaz a környező terep szintjén, a korábban a területen lévő sportpályákat pótoljuk (kézilabda és kosárlabda / streetball pályák, illetve gördeszka élménypark), illetve további lehetőségekkel fejlesztjük tovább a sportolási lehetőségeket. Az intermodális közlekedési tér felett, abból jól megközelíthető módon olyan sportközpont fejlesztését javasoljuk mely squash és fitness termek mellett egy fedett kosárlabda pályát foglal magába minden, a magas szintű kiszolgálást biztosító wellness funkcióval együtt. Az épület tömege az őrmezei oldal oldottabb építészeti formálását előrevetítve a közlekedési központ felett már szabadabban alakított, tördelt, a vasút irányában emelkedő.

Az ezzel szomszédos nyugati, autópálya menti területen olyan iroda funkciójú beépítés készülne, mely a környezetétől markánsan eltérő, szabad formálásával, hegyszerű tömegével és különleges felületi minőségével képes az autópálya felől érkezők számára az új központ jelenlétének, egyben a város határának jelzésére.

Ezek az építészeti megoldások a jelenleg jellegtelen vasúti és lakótelepi környezet mellett olyan megformálás lehetőségét kínálják, amely egyedi, identitással rendelkező, újszerű és izgalmas együttest jelenítenek meg, egy új városrészközpontot teremtenek.

A tervezett épületek adatai, mutatói épületenkénti bontásban

	közlekedés	iroda	kereskedelem	vendéglátás	kultúra - szórakozás	konferencia	hotel	sport	kiszolgáló terület	összesen m ²
ETELE TÉR										
Etele tér tömbje, az intermodális központtal	10 360	13 021	136	1 658	2 848	-	-	-	1 098	29 121
ún. SZÁMALK-tömb	-	49 732	45 457	1 696	623	-	-	-	4 548	102 056
déli I. tömb	-	60 320	-	-	-	-	-	-	-	60 320
déli II. tömb	-	23 198	-	-	-	6 047	31 984	-	1 797	63 026
összesen	10 360	146 271	45 593	3 354	3 471	6 047	31 984	-	7 443	254 523

ŐRMEZŐ										
sportpályák tömbje	7 279	765	-	-	-	-	-	4 443	-	12 487
nyugati tömb	-	101 170	-	-	-	-	-	-	-	101 170
összesen	7 279	101 935	-	-	-	-	-	4 443	-	113 657
TELJES FEJLESZTÉS	17 639	248 206	45 593	3 354	3 471	6 047	31 984	4 443	7 443	368 180

	P+R parkoló m ²	P+R parkoló db	parkoló m ²	parkoló db
ETELE TÉR				
Etele tér tömbje, az intermodális központtal	-	-	-	-
ún. SZÁMALK-tömb	-	-	28 476	1 055
déli I. tömb	26 896	996	13 448	498
déli II. tömb	-	-	32 772	1 214
összesen	26 896	996	74 696	2 767

ŐRMEZŐ				
sportpályák tömbje	64 935	2 405	-	-
nyugati tömb	-	-	58 143	2 153
összesen	64 935	2 405	58 143	2 153
TELJES FEJLESZTÉS	91 831	3 401	132 839	4 920

KÖRNYEZETALAKÍTÁS, TÁJÉPÍTÉSZET



KONCEPCIONÁLIS CÉLOK

A vasúti sínek két oldalán elhelyezkedő Őrmező ill. Budaörs és Etele téri oldal gyalogos és biciklis összeköttetése

A terv fő célkitűzése annak a városi kapcsolatnak a megteremtése, mely lehetővé teszi az újonnan kialakuló városrész központ szerves kapcsolatának kialakulását a környező városrészekkel. Ez a kapcsolat biztosítja a szabad áramlást az új városrész központba, illetve a környező városrészek között. Ez erősíti a sínek két oldalán fekvő területek organikus egybetartozását, és biztosítja továbbá a környéken élők számára a városközpont könnyű megközelítését, így annak valódi központtá alakulását. A központ tartalmi elemei, illetve gócpontjai: irodaházak, intermodális központ, buszpályaudvarok, P+R parkolók, kereskedelmi központ, konferencia központ. Ezek közti logikus áramlás lehetőségét kell biztosítani a több rétegre osztható látogatói kör számára. Idelátogatók főbb körei: környéken élők, átutazók, irodai dolgozók, bevásárlók, konferenciára érkezők. Számukra kell jól definiálható, felismerhető, a tájékozódást valamint a haladást elősegítő köztérrendszert kialakítani.

Áramlás táji környezetben: épített és táji elemek szövedékében

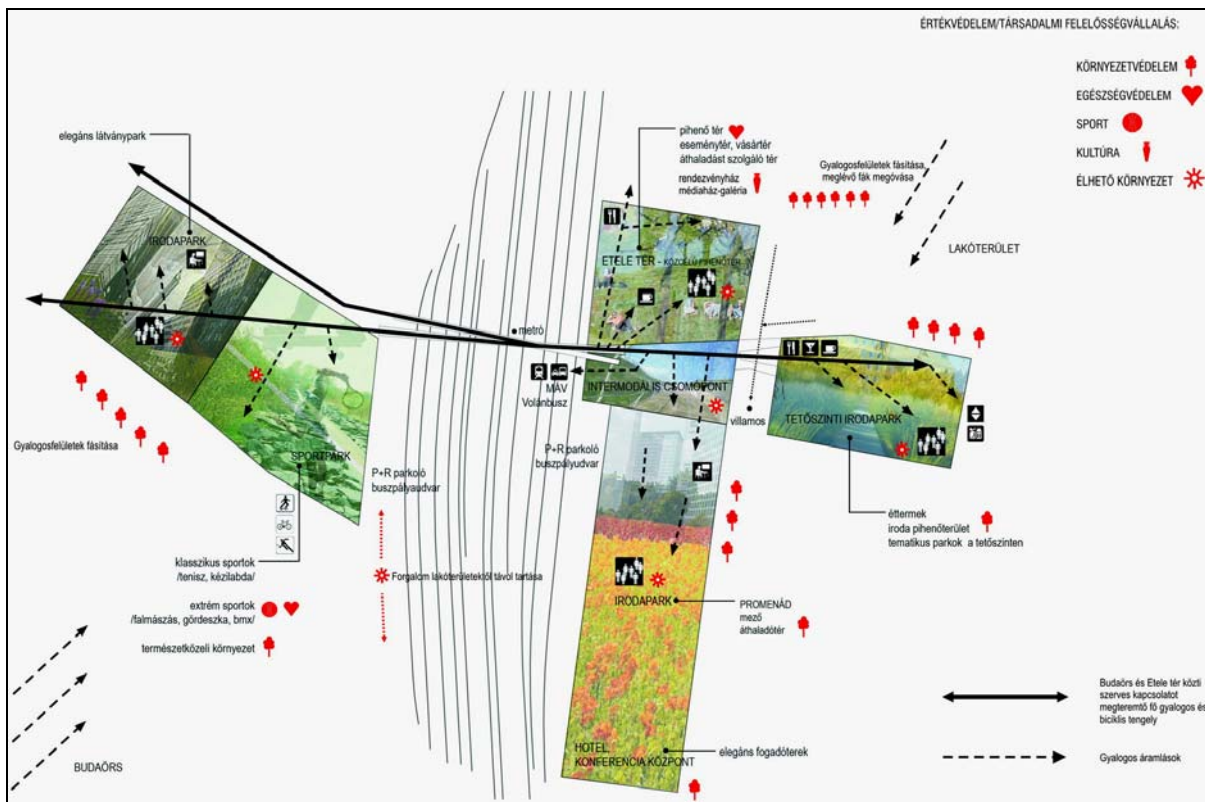
A fentiekben vázoltak szerint a terv alapját az áramlás fogalma képezi. Áramlás, mely létrejöhet publikus terekben: szabad térben (Etele tér), félig lefedett terekben (gyalogos híd), illetve félpublikus terekben: fedett köztereken (pl. Intermodális központ), és a magánterületek publikus (irodaházak környezete) illetve félpublikus terein (sportpark, kereskedelmi központ tetőkertje). Ennek megfelelően az épített és táji környezet határvonalai elmosódnak, egységes szövedéket képeznek, ahol az áramlás útvonala egységesen hálózza be a publikus, félpublikus és magánterületeket, ezáltal egy rendszerbe fogva azokat. A gyalogos úthálózat valóban teljesen átszövi az épületeket: átvezet rajtuk, illetve átvezet a tetőkerteken, irodaparkokon. Az összetett szintrendszerek még izgalmassá teszik ezt a szövedékrendszert, ennek legjobb példája az intermodális csomópont és a környező területek egybekapcsolása: pl. Az Etele térrel.

Értékvédelem-társadalmi felelősségvállalás

Egy új városrész központ kialakítása esetén az értékvédelem jelentős szereppel kell, hogy bírjon. A környezetvédelmi szempontok: fasortelepítés, az egészségvédelem: sportolási lehetőségek biztosítása, a kultúrához való hozzájutás lehetőségének biztosítása: pl. az egykori vasútállomás rendezvényházzá való átalakítása, Etele téri médiaház kávézó kialakítása, mind hozzájárulnak az élhető környezet fogalmához, amely alapját képezi a városrészhez való pozitív viszony kialakulásának, vagyis a kötődés és identitásérzet kialakulásához. Természetesen az új beépítések minél élhetőbb kialakítása is ide tartozik: nagyarányú zöldfelületek létrehozása által, azok minél élményszerűbb kialakítása.

Zöldfelületi rendszer strukturális és hangulati kialakítása

A tervezett térrendszer struktúrája táji környezetek leképezésének urbánus megfogalmazása. A különféle beépítésekre, illetve az azokba ékelődő zöldfelület együttesen egy új urbánus táj képét idézi. Az örmezői oldalon a hegyet idéző beépítés környezetét egy szilánkos terepmozgású felület képezi. Az úgymond „szirtek” közt átvezető (a felületek mozgását felvevő) utak szabadon átjárható zöld környezetbe ágyazódnak. A sportközpont zárt parkja lágy terepmozgású ligetes zöldfelület, mely folytatódik az intermodális központ tetején, erősebb terepmozgással, sűrűbb fásítással: a hídban folytatódó központ változó magasságú tetősíkja egy lágy ívű domb képét tükrözi, mely a konferenciaközpont felé vezető promenádon egy mező képébe alakul át. A kereskedelmi központ tetőkertjére két híd vezet. Az üveg felülvilágítók és az azok mentén kialakuló elemelt fa utak díszfüves kertek által kísérvé egy patakparti képet idéznek. A fő áramlási utakról leeső területek tematikus pihenőkertek: rózsakertek, örökzöld ún. fekete kertek, kifejezetten a bevásárlóközpont feletti irodaházakban dolgozók számára kialakítva. Az Etele tér az intermodális központ ellenpontja: lágy ívű lencse, a fásítás besűrűsödése erre a területre is kihat.



A közterületen történő áramlást különféle ún. „mágnespontok” irányítják, illetve torzítják. Ilyen „mágnespont” az intermodális csomópont, a kereskedelmi központ, a konferenciaközpont, a sportközpont, illetve az irodaépületek, buszpályaudvarok, melyek az áramlás fő irányait meghatározzák. A fő áramlási vonalacról ágaznak le azok a kisebb áramlási vonalak, melyeket kisebb léptékű „mágnespontok” térítenek ki, mint például az Etele téren a kávézó, a cukrászda, a kis üzlet vagy a rendezvényház, a médiaház, és az étterem. Ezek a közterületen lévő kisebb „mágnespontok” biztosítják a terek komfortérzetét, és lendítik fel a térhasználatot, a pihenőterek saját tér vagy éppen kertként való értelmezését. A rendezett, inspiratív köztérrel való találkozás, pihenés, piknikezés, evés lehetőségének a megteremtése alapvető igénye, mind az irodai dolgozóknak, átutazóknak, itt élőknek, mint a rekreáció ingyenes, legegyszerűbb formája. Ezért is fontos az Etele téren elhelyezett kulturális rendeltetésű pavilonok jelenléte, melyhez kapcsolatosan az eseménytérrel különféle események kapnak helyet: pl. koncert, vásárok stb.. Ez a térrész a fő áramlási irányból kívül esik. Ezen élmények biztosítják a haladás élményét is egyben, ahol az egyes mágnes pontok tovább lökik az embert a továbbhaladás irányába, és aztán az ott tartózkodásra invitálják.

TEREK TÉR- ÉS TÁJÉPÍTÉSZETI KIALAKÍTÁSA

Őrmezői Irodaház beépítés környezete

Az Őrmezői terület Budaörs felől az autópálya feletti gyalogos felületen közelíthető meg. Az irodaparkon keresztül, ill. annak mentén juthatunk el az intermodális csomóponthoz vezető gyalogos és bicikli hídra. Az irodapark kialakítása a fő sétányra szerveződik. Ez a sétány biztosítja a területen, ill. az épületeken való áthaladást. Az épületek hosszanti oldalaira szervezett bejárathoz a fő sétányról ágazik le az a belső útszisztéma, mely a külső gyalogos felületekre vezet ki. Az útszisztéma az elegáns irodapark mozgalmasságát, sík törések formájában létrejövő, terepjátéka mentén húzódik: az épületek közt mintha szirtek törmelékén keresztül sétálnánk végig.

Őrmezői oldal buszállomás és P+R parkoló feletti sportközpont parkja

A sportközpont parkját maguk az épületekhez tartozó sportpályák, illetve az erdős-ligetes terület alkotja, amely egy szabadabb természet közeli, extrém sportoknak helyt adó parkrész: különféle felületű burkolatok és falak biztosítják a gördeszakadás illetve a graffitizés helyét. A fiatalok újszerű rekreációs igényét szolgálja ez a terület. A vizes élőhely biztosítja különféle társulások tanulmányozását, így az oktatáshoz is kapcsolódhat ez az intézmény. A ligetes térrészen három, a buszpályaudvar bevilágítását és szellőzését szolgáló megnyitás található.

Gyalogos híd és intermodális csomópont tetőkertje

A gyalogos híd használati funkció szerint részben az aluljáró alternatívája, de leginkább a már említett gyalogos és bicikliforgalom folytonosságát teszi lehetővé a két terület közt, tehát az áramlás kulcsa: általa záródik be az áramkör, vagy mint egy organizmus esetén: a vérkeringés biztosított általa. A gyalogoshídon a haladás igényét fokozandó mozgójárda is elhelyezhető (a híd fedettsége révén). Az intermodális csomópontra érkezve a híd burkolata kiszélesedik és a tetőkert lágy dombszerű ívét követve vezet tovább a kereskedelmi központ tetejére, illetve a promenádra. A faburkolatú dombot nagyarányú zöldfelületek szabdalják, melynek köszönhetően mintegy sűrű ligenet haladhat át a látogató. Erről a tetőkertről a vasúti sínek felé biztosított az utcaszintre való lejutás, biciklisek számára.

Etele tér kialakítása

Az Etele tér két magassági szinten működő tér. Az eredeti utcaszint (110,40) alatt jön létre az a szint (106,40), amely az intermodális központból való eljutást biztosítja a kereskedelmi központ fő bejárataig. Ezen két pont közt létrejön egy az áramlásnak teret adó burkolt felület, mely egy lencse formájú füves felülettel csatlakozik az eredeti változó magassági értékű utcaszintekhez a tér többi oldalán.

Ez a füves felület képezi azt a pihenőterületet, mely adott esetben –rendezvények alkalmával– lélátóként is működik. Ölelő formája a befogadást is szimbolizálja. A burkolt felület és a füves felület határán kávézó, teázó, cukrászda és kis üzlet található a teret szervezve, életet generálva abban. A füves területet sétányok szabdalják, melyek a földbe süllyesztett pavilonok (étterem, médiaház) alsó (109,00-es) szintjére vezetnek. A kétszintes pavilonok az ellenkező oldalról is megközelíthetők az eredeti utcaszintekről (111,50/112,50). A tér nyugati oldalán található, volt vasútállomás épületének funkcióváltása által létrejön az a rendezvényközpont, mely a 113,00-as szinten áll. Az intermodális központból ez a szint lifttel közelíthető meg, valamint ehhez kapcsoltan a tér 106,40-es szintjéről egy olaszlépcsőn keresztül, melyet támfal tart. Erre a támfalra húzódik rá a lencse. A támfal segíti annak a sétány-szerű térnek a kialakulását, mely a rendezvényközpont előtt húzódik, lehetőséget teremtve szabadtéri programok szervezésére is. A tér eredeti szintjén (110,40) húzódik az a hártýrendszer, mely a tér fölötti áthaladást biztosítja összeköttetést képezve az intermodális központ felső szintje (110,40) és a tér peremén lévő eredeti (11,00-113,00) utcaszintek között. A hártýrendszerrel 4 lépcsőkar biztosítja a lejutás lehetőségét a tér alsó szintjére (106,40). Az intermodális központban lévő pálmaház-szerű előcsarnokhoz kapcsolódva a téren szabad térre kiültethető pálmák találhatóak a pálmaház homlokzatához kapcsoltan. A téren a füves lencsében és a burkolatba ültetve is találhatóak lombos fák, melyek árnyékot biztosítanak a téren. A rendezvények mellett az arra kijelölt területen (az áramlást nem gátolva) egyéb események is helyt kaphatnak, mint pl. egy heti rendszerességgel megrendezett vásár, mely a helyet még személyesebbé és nevezetesebbé teheti.

Etele téri kereskedelmi központ tetőkertje

A kereskedelmi központ tetőkertjére két híd vezet. Az Etele tér felé nyitnak azok az étteremteraszok, melyek mentén a tetőkert belső részére érkezünk. A fő haladási irány azokhoz a publikus liftekhez vezet, mely az utcaszintre juttatja vissza a látogatót. Az üveg felülvilágítók és az azok mentén kialakuló elemelt fa utak díszfüves kertek által kísérve egy patakparti képet idéznek. A fő áramlási utakról leeső területek tematikus pihenőkertek: rózsakertek, örökzöld ún. 'fekete' kertek, kifejezetten a bevásárlóközpont feletti irodaházakban dolgozók számára kialakítva a liftes kijáratokra szervezve. A tetőkerten egy nagyobb léptékű burkolt terület ad teret az esetleges rendezvények megtartására.

Etele téri buszpályaudvar és P+R parkoló feletti irodaház beépítés és hotel konferencia központ környezete - Promená

A promená az intermodális csomópontból közelíthető meg, mely ezen a magassági szinten a kereskedelmi központ tetőkertjével is kapcsolatban van. A tetőkertek faburkolata húzódik át a hosszanti sétányra is, mely az irodaházakon keresztül a hotel és konferenciaközpont felé vezet. A promená széles faburkolatát egy, a mező képét lekövető virágkiültetés osztja kisebb „utakra”, melynek struktúráját a faburkolat áramlási vonalakat követő burkolatarchitektúrája határoz meg. A haladás így egy mezőn való séta élményét teszi lehetővé, melynek kialakítása szerint kisebb pihenőterek is kialakulnak, az ott dolgozók számára.

ÉRTÉKVÉDELEM

Épített környezeti értékek: Kelenföldi pályaudvar épülete



A Kelenföldi pályaudvar helyi védelem alatt álló épülete jellemzően inkább történeti értéket képvisel, mintsem építészetit, azonban a jelenlegi épített környezetnek jellegzetes és meghatározó eleme, különösen a Vasút utcában található egyéb MÁV vonatkozású épületekkel (vasutas otthonok, templom) egy környezetbe helyezve. Megtartása mellett szól az is, hogy a bontásával keletkező építési hely a vasúti sínektől mért 11,5 méteres védőtávolság miatt alig-alig hasznosítható, vagy csak az Etele tér rovására beépíthető. A keskeny, földszint és egy emeletes épület funkcióváltással hasznosítható, kerületi, **Újbudai Rendezvény Központ**ként. A kerületi lakók háza a közösségépítés egyik centruma lehet az új kerületi városrészközpontban.

Épített környezeti értékek: A volt Pécsi vasút végállomása

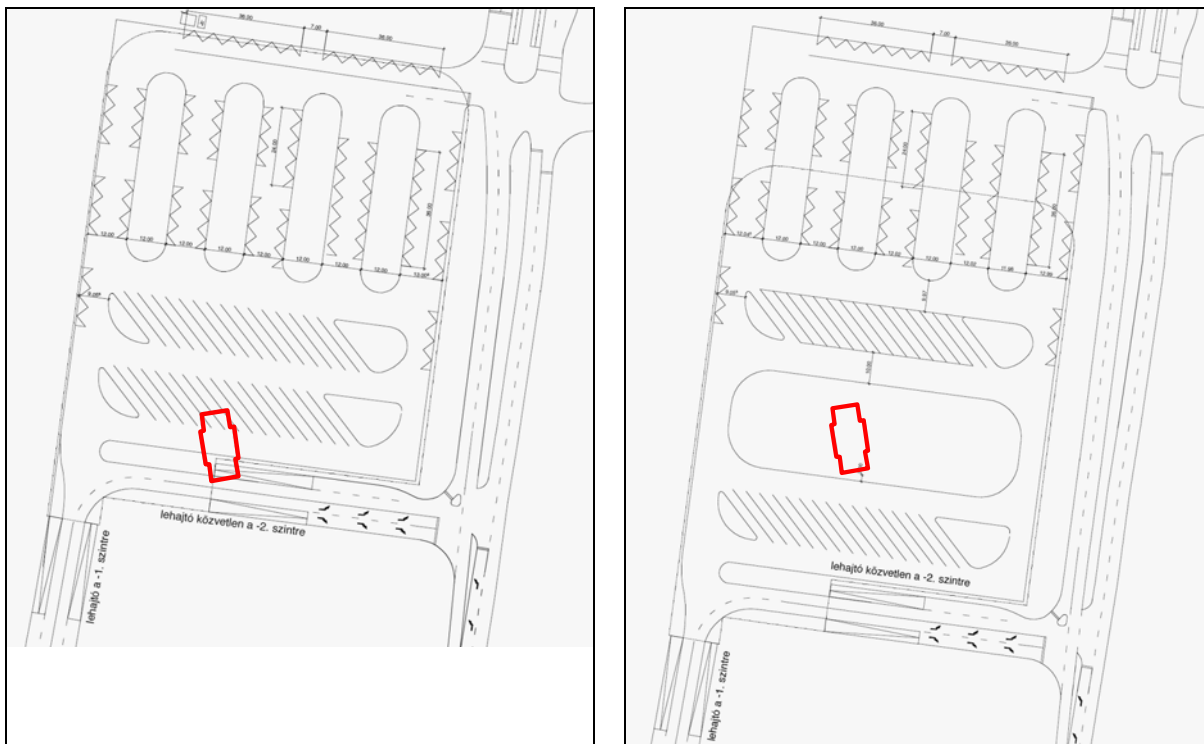


A Pécsi vasút állomásának felhagyott épülete



A Pécsi vasút állomásépülete

Az idén 125 éves Budapest-Pécs vasútvonal eredeti utasforgalmi épülete nem védett, és építészetileg is „csak” egy a hagyományos és jellegzetes vasúti épületek közül.



A téglahomlokzatos, földszint és egy emelet színtszámú épület üres, elhagyott, pusztul. Bár, mint épület, jelentős műemléki értéket valószínűleg nem képvisel, történeti értékénél fogva megtartásával is számolni lehet.

Erre az esetre vonatkozólag a mellékelt ábra szemlélteti a BKV és VOLÁN végállomás tárolóterületén szükséges változásokat. Ebben a megoldásban a P+R parkolók két szinten helyezhetők el, 750-750 férőhely biztosításával, az előírt P+R parkolók elhelyezésével.

A két ábra a Budapest - Pécsi vasútvonal végállomásának bontásával és megtartásával kialakítható BKV- és VOLÁN végállomás elrendezése közötti különbséget szemlélteti. Az ábrából megállapítható, hogy a vasúttörténeti értékű épület megtartása csak kis mértékben befolyásolja az autóbusz-pályaudvar kialakítását és még azzal az előnnyel is járhat, hogy két szinten elhelyezhető a tervezett kapacitású P+R parkoló.

A terv azért nem számolt az épület megtartásával, mert az jelenleg semmiféle védelmet, még helyi védelmet sem élvez. Ugyanakkor, ha az épületet vasúttörténeti értékének megfelelően kezeljük, a területre tervezett iroda- és konferenciaközpont együttes építészetileg gazdagodhat egy a múltat idéző környezeti elemmel.

Egyéb épített környezeti értékek

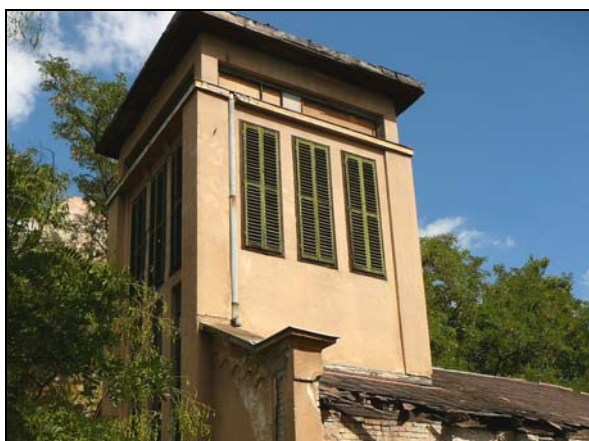
A tervezési területen további, védelem alatt nem álló, helyi jelentőséggel rendelkező, karakteres épületek is találhatóak, melyek formavilága, kora és állapota igen vegyes képet mutat.



Templom a Vasút utcában



Templom a Vasút utcában



Templom a Vasút utcában



Jellegzetes épület a Vasút utcában



Jellegzetes épület a Vasút utcában



Jellegzetes saroképület a Vasút utcában

A fenti épületek általában nem vagy alig képviselnek egyedi építészeti értéket, ugyanakkor megidéznek a múltat, a vasút korábbi korszakát...

Természeti értékek



Az értékes növényállomány megőrzésével és a környezet összefüggő zöldfelületeivel egységes rendszerré szervezésével jelentősen növekszik a területen a biológiailag aktív területek aránya.

Társadalmi értékek

A terület Buda korai lakótelepeinek közelében fekszik (Kelenföld, Órmező).

A lakótelepek rehabilitációja, revitalizációja és általában a városi területek komplex regenerációja reneszánszát éli. A fenntarthatóság, a környezettudatosság, az energiatakarékosság fontos jelmondatai a mai településfejlesztési koncepcióknak. Ezen a területen azonban többről van szó, mint szlogenről.

Az épületek felújítási ciklusa lejárt. A lakótelepek épületállománya elérte az erkölcsi és fizikai avulás azon szintjét, mely szükségessé teszi a hiányosságok újragondolását, pótlását. A homlokzatok felújításának, átalakításának igénye egybeesik az épületek hőszigetelésének problémáival, a az ablakok átalakításával és amint az Órmezői oldalon ez már meg is történt. A loggiák kitérítése, az épületek homlokzatra akasztott szerkezetekkel történő értékesebbé tétele az energiarendszer korszerűsítését is igényli. A drága távfűtés takarékosabb rendszerek alkalmazását igényli, de a biztonságos vízellátás vagy az elektromos rendszerek üzembiztossága is fontos tényező.



A lakótelep rehabilitációját szolgálja a monofunkcionális jelleg megszüntetése, más funkciókkal való színesítése. Ezen a területen a **kereskedelmi, vendéglátó, szolgáltató funkció** tudja a leggyorsabb és leglátványosabb eredményt elérni („retail-led regeneration”). A kelenföldi lakótelep kereskedelmi ellátottsága egyébként is szegényes, ami az itt lakó nagyszámú lakosságot utazásra kényszeríti (elsősorban a budaörsi kereskedelmi parkok irányába) és ezzel felesleges környezetterhelést okoz.

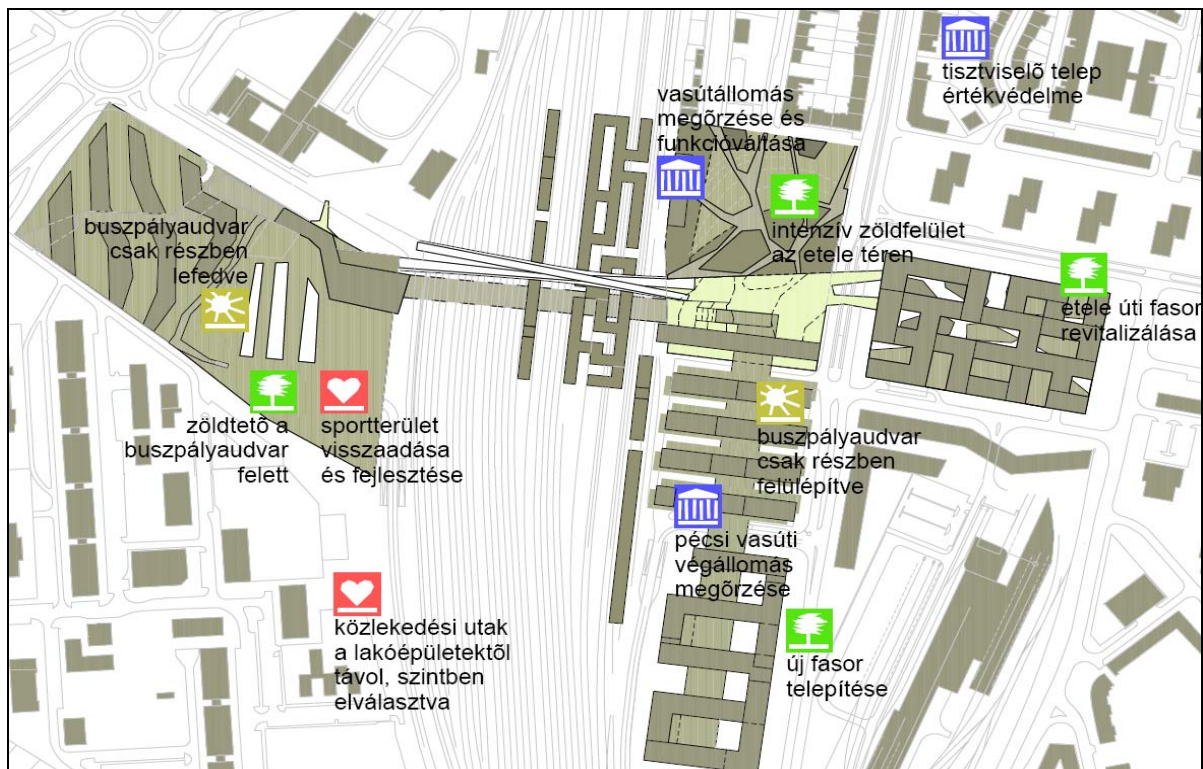
A parkolás javítása a környezet átalakításában a legfontosabb tényező. A távolabb elhelyezhető ingyenes szabadtéri parkolók és a zöldfelületekkel fedett, terepszint alatti egyedi garázsok között széles kínálat alakulhat ki a gépkocsik tárolására, a parkolólemezekről a teremgarázsokig.

A parkok, zöldfelületek, játszó- és pihenőterek felújítása is hozzátartozik a lakótelepek komplex revitalizációjához. A kialakult állapot egyik legnagyobb értéke a meglévő növényállomány. A növényzet fejlesztésével, kiegészítésével jelentősen javítható a lakótelepek használati és közgazdasági értéke. Ugyanígy nagy szüksége van Újbuda ezen lakótelepi részének egy **társadalmi találkozóhely** (agora) funkciót betöltő közterületre, mely szerepe az Etele tér tökéletesen alkalmas.

A munkahelyek hiánya jelentősen javítható a közeli városrészközpontban.

A tömegközlekedés teljes skálájának kínálata kiemelkedően kedvező elérést biztosít a város más részei felé, ami jelentősen felértékeli a lakótelep lakásállományát, különösen a fiatalabb családok, az egyedülállók és az idősebbek között. A középkorú, gyermekes családok aránya a lakótelepi átlag közelében várható.

A terület társadalmi összetétele komplexen tartható, a szlömösödés elkerülhető és ezzel elkerülhető a terület környezetének társadalmi átalakulása, megtarthatók a társadalmi rétegek és egyfajta javulás is várható a lakótelep társadalmi összetételében, éppen a felértékelődő környezet miatt.



A tervezési területre vonatkozó értékvédelmi javaslat

Összegezve megállapítható, hogy:

- a területen egyedi műemléki védelem alatt álló épület nincs
- a területen helyi (fővárosi) védelem alatt áll a Kelenföldi pályaudvar épülete, melynek megőrzése „Újbudai rendezvényközpont”-ként javasolható. Ezzel a megoldással az épület új életre kelhet, miközben közcélt szolgál
- a korábban a Budapest-Pécs vasútvonalat szolgáló, védelem alatt nem álló, elhagyott, ugyanakkor vasúttörténeti értéket képviselő 125 éves vasútállomás épület megtartható, ebben az esetben a javasolt megoldás csak alig változik, koncepcionális változtatás nem igényel
- a Vasút utcában néhány karakteresebb épület megtartásával visszaidézhető a múlt egy szelete
- a közeli Tisztviselő telep jellegzetes városépítészeti egység
- intenzív zöldfelületek alakulnak ki az Etele téren
- sportterületek alakulnak ki a zöldtetőkön az örmezői oldalon
- új fasorok telepítése a tervezett közterületek, utcák mentén
- az Etelele úti fasor revitalizálása, kiegészítése
- a lefedett területek természetes megvilágításának és természetes átszellőzésének biztosítása, és
- környezetvédelmi okokból a tervezett új utak lakóterületektől fizikailag elválasztott vezetése.

MAGASHÁZ

A magasház létesítésének lehetősége, igénye vagy szükségessége Budapest városfejlesztésének egyik sajátos problémaköre. A tervpályázat nem kíván állást foglalni a magasház-vita általános érvényű megoldását mutatva, ugyanakkor a konkrét hely adta konkrét körülmények indokoltá tehetik egy-egy magasabb épület, magasház megvalósítási lehetőségét.

Az Etele tér közvetlen környezetében a tervpályázat nem tesz javaslatot magasház létesítésére, az épületek javasolt legnagyobb magassága nem haladja meg a panelházak (F+10 emelet) magasságát.



Az Etele tér környezetében álló épületek Őrmező felől



Az Etele tér környezetében álló épületek nem „magasházak”



Őrmezőn álló magasház (~40m)



A magányos magasház nem alkot értelmezhető városképet



A terület látványa a Budaörsi út Gazdagrét felőli oldala felől



A terület látványa a Budaörsi út Gazdagrét felőli oldala felől

Órmezőn más a helyzet. Itt az Órmezői lakótelep épületei egységes kompozíciót alkotó lakótelep részeiként sorakoznak az M1-M7 autópályák bevezető szakasza mentén. A közelmúltban felújított homlokzatok egységesítették az épületeket, javították az együttes városképi megjelenését.

Az egységes 10 emeletes beépítés és az „oktatási torony” 14 szintes épülete között többféle városépítészeti kapcsolat alakítható ki. a lakótelep magasságának továbbvitele, vagy a toronyház épületének „lelépcsőzése” mellett egy önálló épületkomplexum is teremthet kapcsolatot. A tervezett együttes változó magasságú tömegei indirekt módon teremtenek kapcsolatot a két oldalról csatlakozó épületgyüttesek között: az egymással szoros kapcsolatban álló önálló épületek változó magasságú tömegei dinamikus egyensúlyt alakítanak ki a környezet épületei közé illeszkedve.



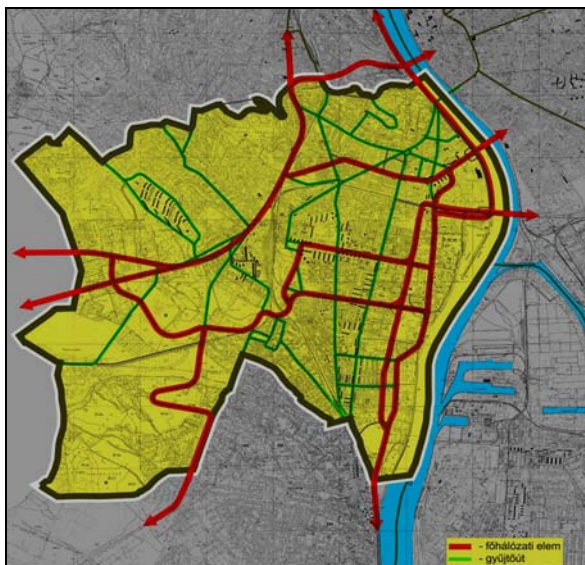
Utcakép a Budaörsi úton kifelé



Utcakép a Budaörsi úton befelé

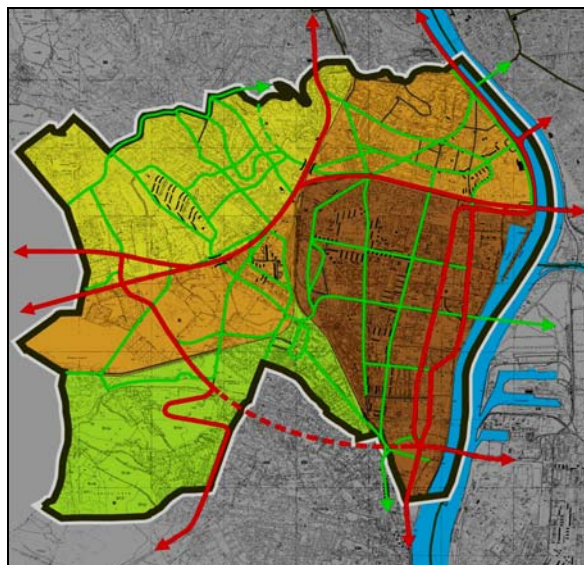
KÖZLEKEDÉS

A kerület közlekedés-fejlesztési koncepciójának javaslatai a kerület egészének szerkezetét fejlesztik, kiemelve annak jelenlegi és távlati szerkezetét, illetve a hiányzó szerkezetalkotó hálózati elemeket.



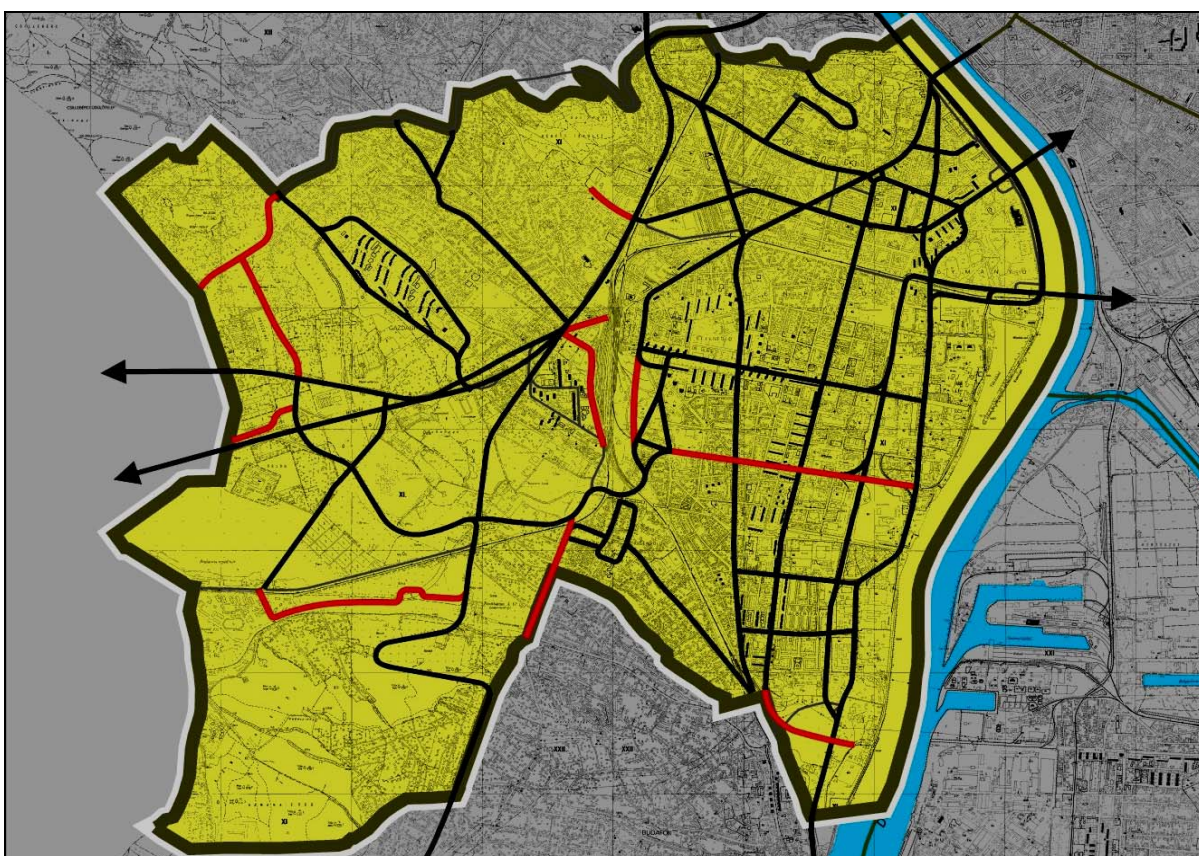
Meglévő úthálózat

(Forrás: Budapest XI. kerület Közlekedésfejlesztési Terve)



Távlati úthálózat

(Forrás: Budapest XI. kerület Közlekedésfejlesztési Terve)



Tervezett úthálózati elemek

(Forrás: Budapest XI. kerület Közlekedésfejlesztési Terve)

A közlekedésfejlesztési javaslat alapelvei

A közlekedésfejlesztési javaslat célja – a városfejlesztés harmonikus végrehajtásához – a kelenföldi pályaudvar térségében az intermodális szerepkör maximális és legkomfortosabb biztosítása.

Ennek érdekében a tervezés során a következő alapelveket rögzítettük:

- Metró-buszvégállomások – P+R parkoló között rövid, fedett gyalogos kapcsolat biztosítása
- Az autóbusz-végállomások két ki-bejáratos kapcsolatának biztosítása
- Villamos-végállomás átszállókapcsolatokhoz közeli - és az 1-es villamos ütemezhető fogadására alkalmas - telepítése.
- Rövid, fedett kapcsolatok a tömegközlekedési megállók, végállomások és a kereskedelmi létesítmények között.
- P+R parkolók többirányú megközelíthetőségének és elhagyásának biztosítása, egyéb tömegközlekedési és kiszolgáló forgalomtól függetlenítése.
- P+R parkolók kapacitás korlátai (metró továbbvezetés), egyéb tervezett beépítés parkolóigényének biztosítása a kiszolgáló hálózat lehetséges kapacitása alapján.
- Az Órmezői lakóterület közúti kapcsolatainak és úthálózatának teljes leválasztása az órmezői metrókijárat környezetében kialakított úthálózati rendszerről.
- Az M1-M7 – Budaörsi út – Balatoni út – Sasadi út –Beregszászi út (városkapu) csomópontrendszer többfunkciós kialakítása
 - M1-M7 – Petőfi híd, Erzsébet híd (2x3 forgalmi sáv /irány)
 - Hegyvidék (Sasadi út – Beregszászi út) – Belváros kapcsolat
 - M1-M7 – metró végállomás kapcsolat
 - Belváros – metró végállomás kapcsolat
 - Balatoni út – Budaörsi út kapcsolatai a csomóponti utakkal
- K-Ny-i (Gazdagrét irányú) gyalogos kerékpáros külön szintű kapcsolatok az órmezői és Etele téri metrókijáratokhoz
- A tervezett Etele tér környéki és Órmezői beépítések tömegközlekedési útvonalaktól függetlenített közúti feltárása.
- A közlekedési és magasépítési létesítmények egymástól független ütemezhető megvalósítása
- A Budai hegyek és a Dunapart kerékpáros kapcsolatrendszerének összekötése a területen is sínek feletti hidakon

- Akadálymentes gyalogos kapcsolatok megteremtése a Gazdagrét, a hegyvidék, illetve a terület között a Budaörsi úti felüljáró kiváltása, illetve a sínek feletti hidakon, esetleg mozgójárdával.

Közúti hálózati kapcsolatok, megközelítési útvonalak

A közúti hálózat kialakítását az FSZKT-ban rögzített közlekedési folyosók, hierarchiáját, hálózati szerepkörét a BKRFT rögzített elvek határozzák meg, melyeket a tervezés során maximálisan figyelembe vettünk. Alapelvünk, a kialakult úthálózati rendszerben a hiányzó kapcsolatok pótlása, a megfelelő csomóponti kapcsolatokkal a területek legrövidebb lakóterületektől függetlenített feltárása.

ETELE TÉR

Hiányzó É-D-i kapcsolat a Somogyi B. utca Etele tér – Egér út közötti szakaszának kiépítése.

Fontos kapcsolat az Etele tér térségének feltárása, Egér út és a Belváros irányában.

A Somogyi út és a pályaudvar között tervezett beépítést, buszpályaudvart és P+R-t külön feltáró kiszolgáló útvonal létesítése.

ŐRMEZŐ

Az őrmezői tervezett terület és közlekedésfejlesztése – az Őrmezői lakóteleptől elválasztott kapcsolattal két fő irányból történik.

- Egér út felől: a Péterhegyi út vonalán kialakított átmenő forgalmat nem biztosító útvonallal
- M1-M7, belváros, hegyvidék felől: új többfunkciós „városkapu” csomóponttal és csatlakozó útvonalaival. E csomópont biztosítja a ma hiányos hegyvidék (Sasadi út, Beregszászi út) – Belváros kapcsolatot.

Tömegközlekedési hálózati kapcsolatok és végállomások, tömegközlekedési útvonalak

BKV-VOLÁN AUTÓBUSZOK

- A kétkijáratos épülő Kelenföldi pályaudvar metróállomás alapvetően determinálja a kijáratok környezetében tervezett területi ráhordó viszonylatok végállomásait.
- A tömegközlekedési útvonalak kialakításánál alapelv volt kizárólagos tömegközlekedési útvonal, vagy autóbusszáv (pld. Etele tér, Somogyi út, Őrmező Városkapu csomópont).
- Az autóbusz-végállomások két ki-bejáratosak, közvetlen metró melletti leszállókapcsolatokkal és P+R kapcsolattal.
- A javasolt konfigurációk teljes mértékben biztosítják az igényelt érkező, induló, tároló kapacitást.

TERVEZETT ÁLLÁSKAPACITÁSOK:

Etele tér					
Irány	Volán	BKV			Megjegyzés
	egyes megállóhely 18 méter	kettős megállóhely 36 méter	egyes megállóhely 24 méter	Összesen	
Induló	11	3	2	8	19 induló viszonylat
Érkező	2			4	2x2, azaz 4 közös leszállóhely
TÁROLÁS					
A mozgás irányára 45 fokos ferde kialakítás					
Tároló	26	5+1 tartalék		32	
Örmező					
Irány	Volán	BKV			Megjegyzés
	egyes megállóhely 18 méter	kettős megállóhely 36 méter	egyes megállóhely 24 méter	Összesen	
Induló	8	10	0	20	28 induló viszonylat
Érkező	2			4	2x2, azaz 4 közös leszállóhely
TÁROLÁS					
A mozgás irányára 45 fokos ferde kialakítás					
Tároló	9	8+1 tartalék		18	

Az egyes végállomásokon az alábbi viszonylatokat javasoljuk végállomásoztatni:

Etele tér: 14, 103, 114, 87, 141, 250 **Örmező:** 140E, 40gy, 40E, 172gy, 40, 72, 53A, 108

A végállomási peronok között kétirányú forgalmi utat (peronok között 12,0 m távolsággal) és $R=12,0$ m belső fordulási sugarat biztosítottunk.

VILLAMOS VÉGÁLLOMÁSOK

Az I. ütemben 19,49 viszonylatok végállomását a metró kijárat mellett, a Somogyi úton javasoljuk elhelyezni, olyan fejevállomással, amely alkalmas a távlati 1-es villamos fogadására is.

TAXI

Az Etele téri metró, MÁV, Volán felvételei épület melletti 2x10 állásos terepszinten kialakított, az Örmezői metró kijárat mellett P+R szinten kialakított 10 állásos taxi állomás került elhelyezésre.

A közúti hálózat és a mértékadó csomópontok kapacitásviszonyai

Az Etele tér környezetének legfontosabb hálózati eleme a Budaörsi út, az M1-M7 autópálya bevezető szakasza, távlati Lágymányosi hídi kapcsolata a Hamzsabégi út. Az útvonal forgalma a csúcsidőszakokban eléri a 2x3 sáv kapacitását, további növekedése nem várható, csak forgalmának irány szerinti megoszlása változik. Ezt és a Bartók Béla út kapacitásviszonyait figyelembe véve nem javasoljuk a Rimaszombati út és Bartók Béla út közötti felüljárós kapcsolat létesítését.

Az M1-M7 bevezetés – Budaörsi út csomópontrendszernek biztosítania kell a Balatoni út, a Külső Budaörsi út, Sasad és a Kelenföldi pályaudvar nyugati oldal forgalmának lebonyolítását, ezért a főirányt külön szintben átvezető körgeometriájú csomópont kialakítását javasoljuk.

A pályaudvar nyugati oldalának létesítményeit az Egér út felől a Péterhegyi úttól, a vasúti terület határán kiépítendő útról lehet megközelíteni, amelynek várható forgalma nem haladja meg a 3-400 Ejármű/óra/irány értéket.

Az Etele téri oldal a Somogyi út kiépítésével új főúthálózati kapcsolatot kap. A Somogyi út – Bartók Béla út útvonalon várhatóan kis átmenő forgalom lesz, az Etele térhez vezető utakon a tervezett beépítések, P+R parkoló és autóbusszállomás célforgalma a meghatározó. A Somogyi út – Etele út csomópontban 3 fázisú jelzőlámpás szabályozással ez a forgalom megfelelően lebonyolítható (1200 E/óra/irány). A Somogyi úton az irányonként 1-1 forgalmi sáv mellett szükséges a kiszolgáló létesítmények számára önálló kanyarodó sávok kialakítása. A Somogyi úthoz csatlakozó Borszéki utca hálózati jelentősége és forgalma csökken, csomópontjuk nem igényel jelzőlámpás szabályozást.

A tervezett Etele tér környéki és Őrmezői beépítések keltett forgalma alapvetően a tervezett P+R, iroda és kereskedelem forgalmából tevődik össze. Az átlagos csúcsidőszaki forgalmak keltése:

	Parkoló max.kapacitás szgk/db	Keltett egyirányú csúcsórai forgalom szgk/óra
Etele tér		
P+R	1500	500
Iroda	1500	300
Kereskedelem	1000	200
Összesen:	4000	1000
	Parkoló max.kapacitás szgk/db	Keltett egyirányú csúcsórai forgalom szgk/óra
Őrmező		
P+R	1500	500
Iroda	1000	200
Összesen:	2500	700

Mindkét területen a tervezett többirányú megközelítések és a jelentős kapacitású csomópontrendszerek a keltett forgalmakat csúcsórában is biztonságosan lebonyolítják.

A tervezett P+R parkolók városi tehermentesítő hatása a területektől északra eső hálózati szakaszokon jelentkezik (napi 2-3.000 szgk).

M1-M7 Budaörsi út – Balatoni út – Sasadi út – Beregszászi út („városkapu”) csomópont-rendszer

A tervezett csomópont Budapest Nyugati kapujának meghatározó eleme, amelynek a közlekedésfejlesztési alapelvekben rögzített többkritériumos funkciónak kell megfelelnie.

A jellemző nagyságú (~115.000 nap/2 irány) ~ 5000 óra/irány) M1-M7 – Budaörsi út irányú átmenő forgalom lebonyolítása és a kapcsolatok biztosítása csak a főirány külön szintű átvezetésével, és kapcsolati irányok körgeometriájú csomóponti kapcsolataival oldhatók meg.

A fentiek kielégítésére egy M1-M7 irányú 2x3 forgalmi sávok közúti aluljáró, és felszínen egy jelzőlámpás szabályozású nagykapacitású körgeometriájú csomópont felel meg.

A K-Ny-i irányú átmenő forgalom miatt a Beregszászi árok átvezető szintjén a körcsomópont alatt adódó szint alkalmas a K-Ny-i gyalogos és kerékpáros forgalom átvezetésére.

A közúti aluljáró paraméterei 80 km/h tervezési sebességnek felel meg.

A FELSZÍNI CSOMÓPONT KAPACITÁSA:

A tervezett városkapu csomópont jelzőlámpás szabályozású körforgalom, spirális sávvezetéssel. A körforgalmon belül egy forgalmi sávra csatlakozó teljesítőképessége ~2100 E/h/sáv, mely az igények arányában rugalmasan szétosztható. A teljes csomópont összes kapacitása mintegy 4900-5200 E/h.

A tervezett P+R parkolók, illetve magasépítési létesítmények – meglévő lakóterületektől elválasztott – forgalmi kapcsolatai

A P+R parkolók elhelyezésénél az intermodalitás biztosítására törekedtünk a minimális gyaloglási távolságok biztosítására, ezért a parkolók elhelyezése a metrókijáratok mellett az autóbussz-végállomások alatt történt kihasználva a terepadottságokat közvetlen mozgólépcsős kapcsolatokkal a busz, illetve metró szintekre.

A P+R parkolók méreteit az optimális helykialakítás, és a térségi úthálózat és csomópontrendszerek kapacitása határozható meg.

Javaslatunkban az alábbi P+R parkoló mennyiségeket biztosítottuk:

Etele tér:	I. változat:	2x500 szgk =	1.000 szgk.
	II. változat:	2x750 szgk=	1.500 szgk.
Őrmező:		2x750 szgk=	1.500 szgk.

A javasolt konfigurációkkal összesen 2.500-3.000 szgk biztosítható.

Az úthálózati és csomópontok kapacitása a 3.000 P+R parkoló kiürítése és feltöltése - (az egyéb tervezett parkolók mellett) - a mellékelt számítás szerint biztosítható, a tervezett egyéb parkolókkal.

A P+R parkolók kapcsolatai a lakóterületektől és lehetőség szerint a tömegközlekedési útvonalaktól elválasztva történik.

Etele tér: Etele út, Somogyi út, kiszolgáló út

Őrmező: M1-M7- városkapu csomópont, Egér út – Kőérberki út

- A magasépítési létesítmények közúti kapcsolatai a tömegközlekedési útvonalaktól és a P+R kapcsolatoktól elválasztva alakítottuk ki.
- Az Etele téri kereskedelmi létesítmények kapcsolatai több kijáratral a mellékutakra (Thán K. u., Átkötő út) szervizúttal.
- A tervezett Etele téri irodaházegyüttes kiszolgálására a vasúti sínekkel, illetve a Somogyi úttal párhuzamos önálló útvonalat alakítottunk ki.

- Az Őrmezői irodaegyüttes közvetlen ki-behajtó kapcsolattal rendelkezik a „városkapu” csomóponthoz, így minden irányú kapcsolata biztosított.

A B+R parkolók és kerékpáros útvonalak

A tervezés folyamán a közúti és tömegközlekedési kapcsolatok biztosítása mellett a térség jelenlegi fejlett kerékpáros hálózatát a tervezett közlekedési rendszerbe integráltuk.

Ezért biztosítjuk

- a Budaörsi út és a Sasadi kerékpáros útvonalak M1-M7 alatti „városkapu” csomópontban történő külön szintű átvezetését és helybiztosítását az Őrmezői metrókijáratig, valamint a meglévő gyalogos aluljárón átvezetését az Etele térig.
- a kelenföldi és Őrmezői kerékpáros útvonalak kapcsolattal
- az Etele téri és Őrmezői metrókijárat mellett 200-200 fh. kerékpártároló létesítését.

A tervezett közlekedési megoldások a magas minőségű intermodalitás biztosítására

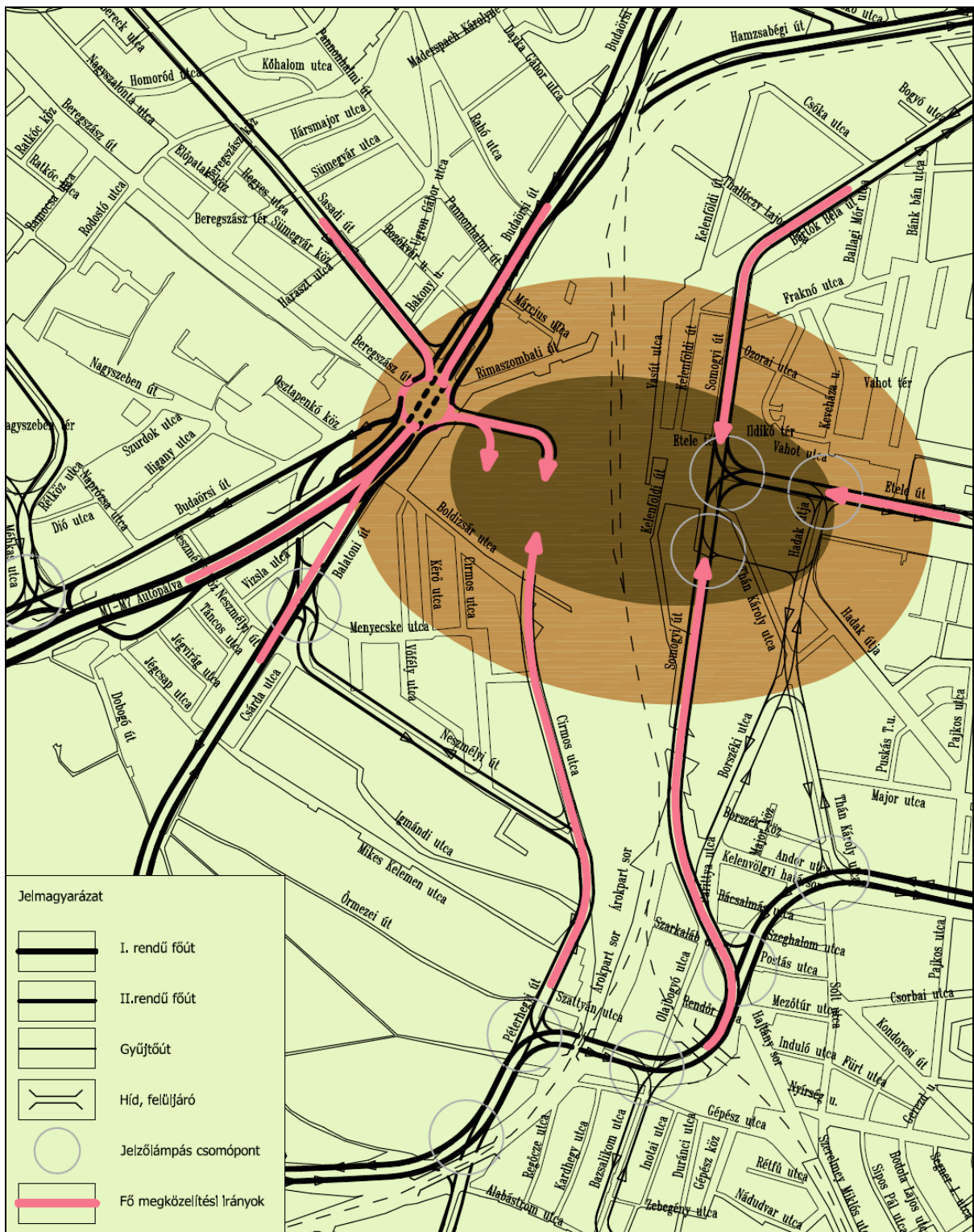
A tervezett rövid vertikális kapcsolatokat biztosító gyalogos kapcsolatok (metró-busz, P+R – busz, P+R – metró) kiemelkedő szolgáltatási szintet biztosítanak.

A tervezett kereskedelmi létesítmények rövid, fedett kapcsolatú elérése a kereskedelmi célú és a tömegközlekedési átszállóforgalom részére is kedvező.

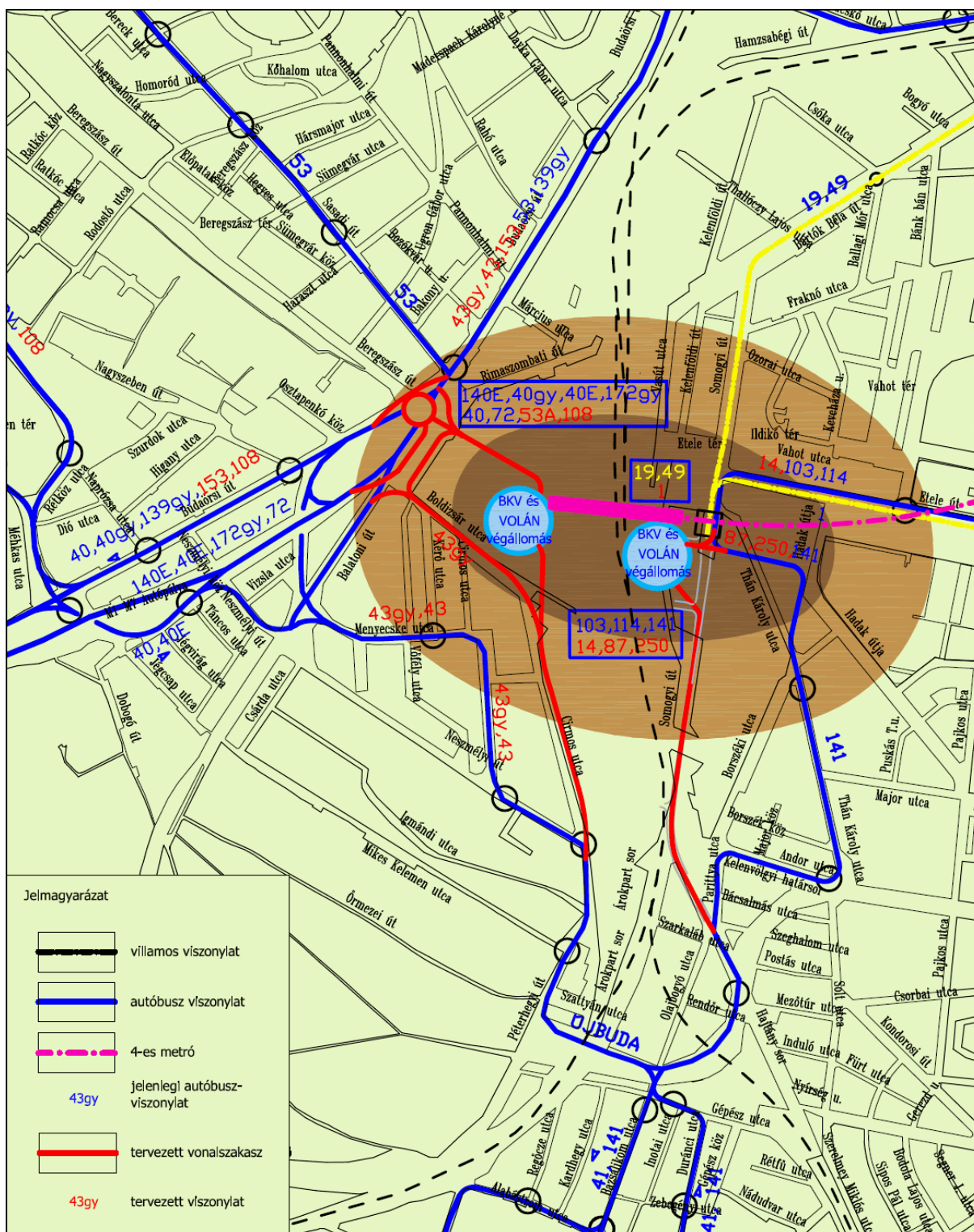
A telepített irodaház-együttesek a tömegközlekedési végállomásoktól belvárosi megállóhely-távolságon belül helyezkednek el, tömegközlekedési lefedettségük kiváló.

A tömegközlekedési végállomások, a P+R parkolók és a tervezett beépítések telepítése magas minőségű intermodalitást biztosít.

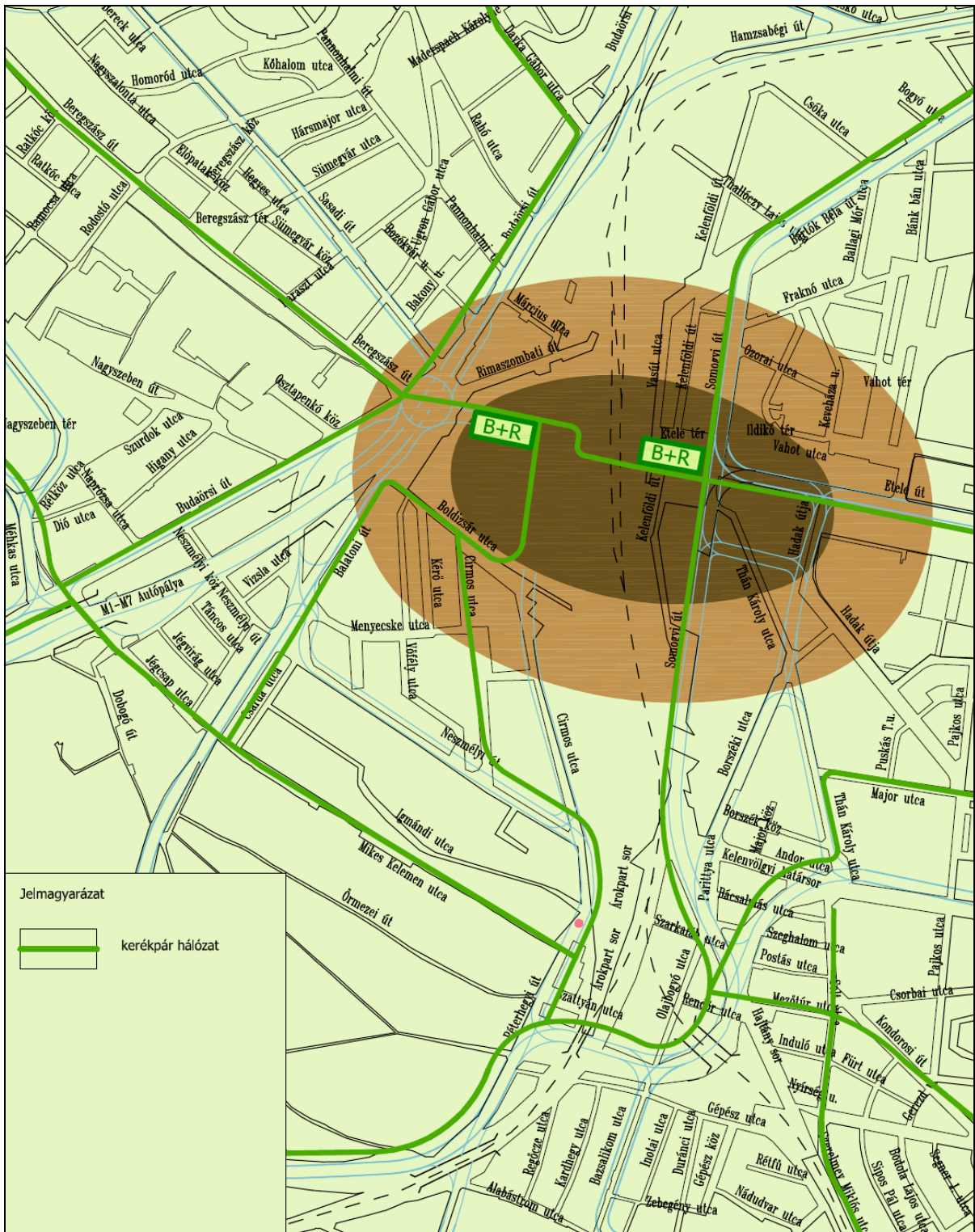
KÖZLEKEDÉSI RENDSZER KIALAKÍTÁSÁT SZEMLÉLTETŐ ÁBRÁK



Közúti hálózat (fő megközelítési irányok)

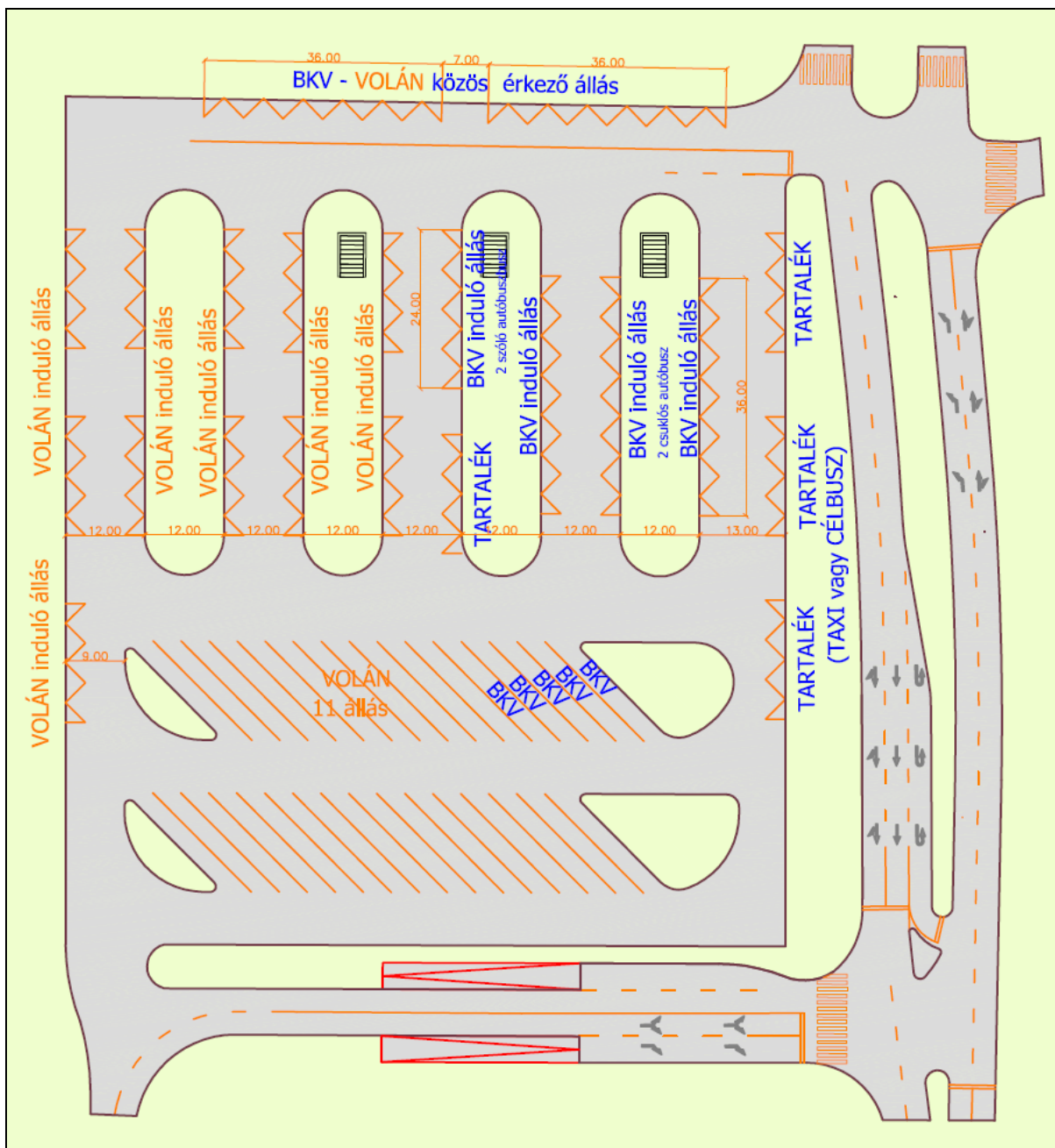


Tömegközlekedési hálózat (fő megközelítési irányok)

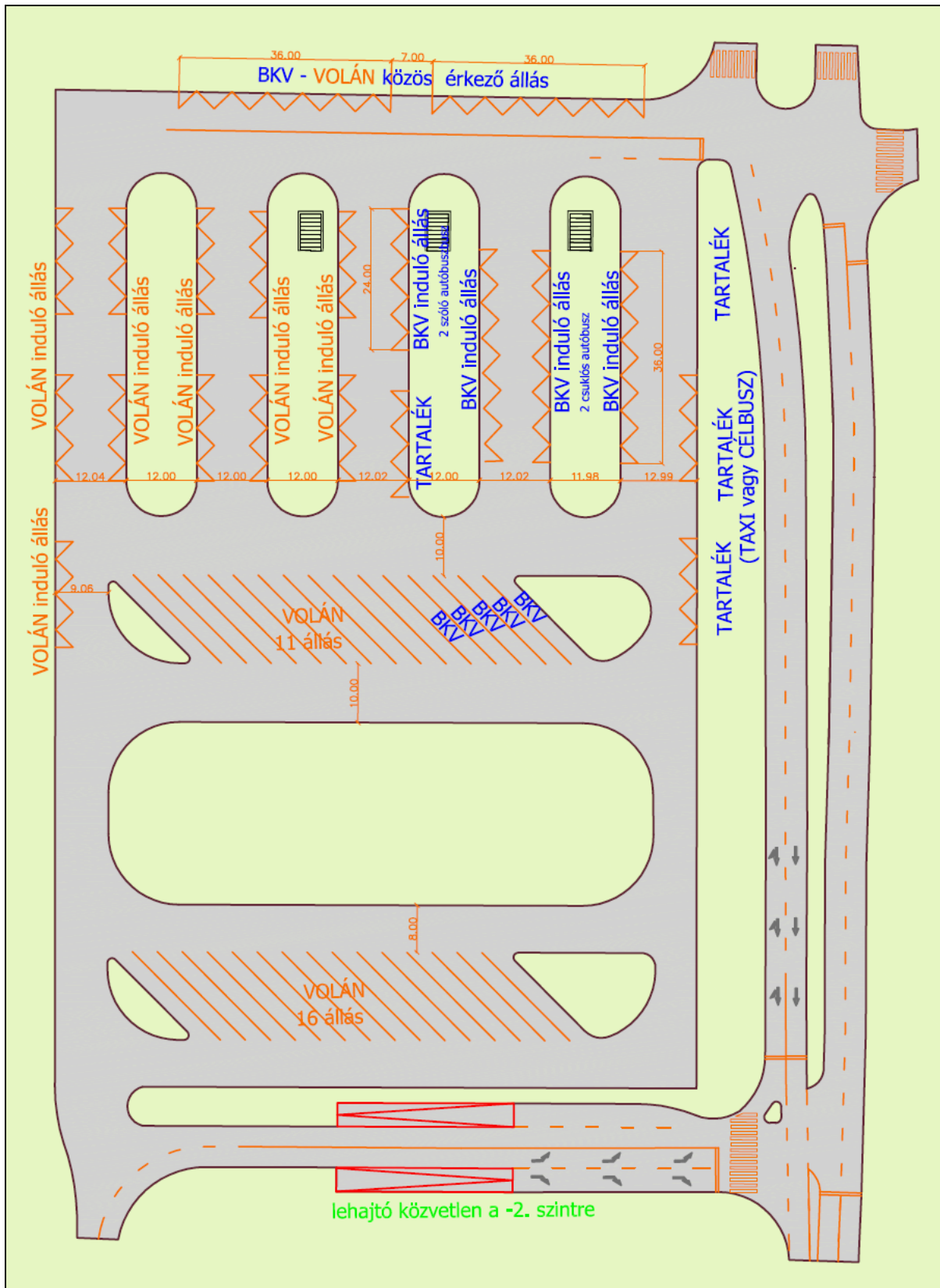


Kerékpárhálózat (fő megközelítési irányok)

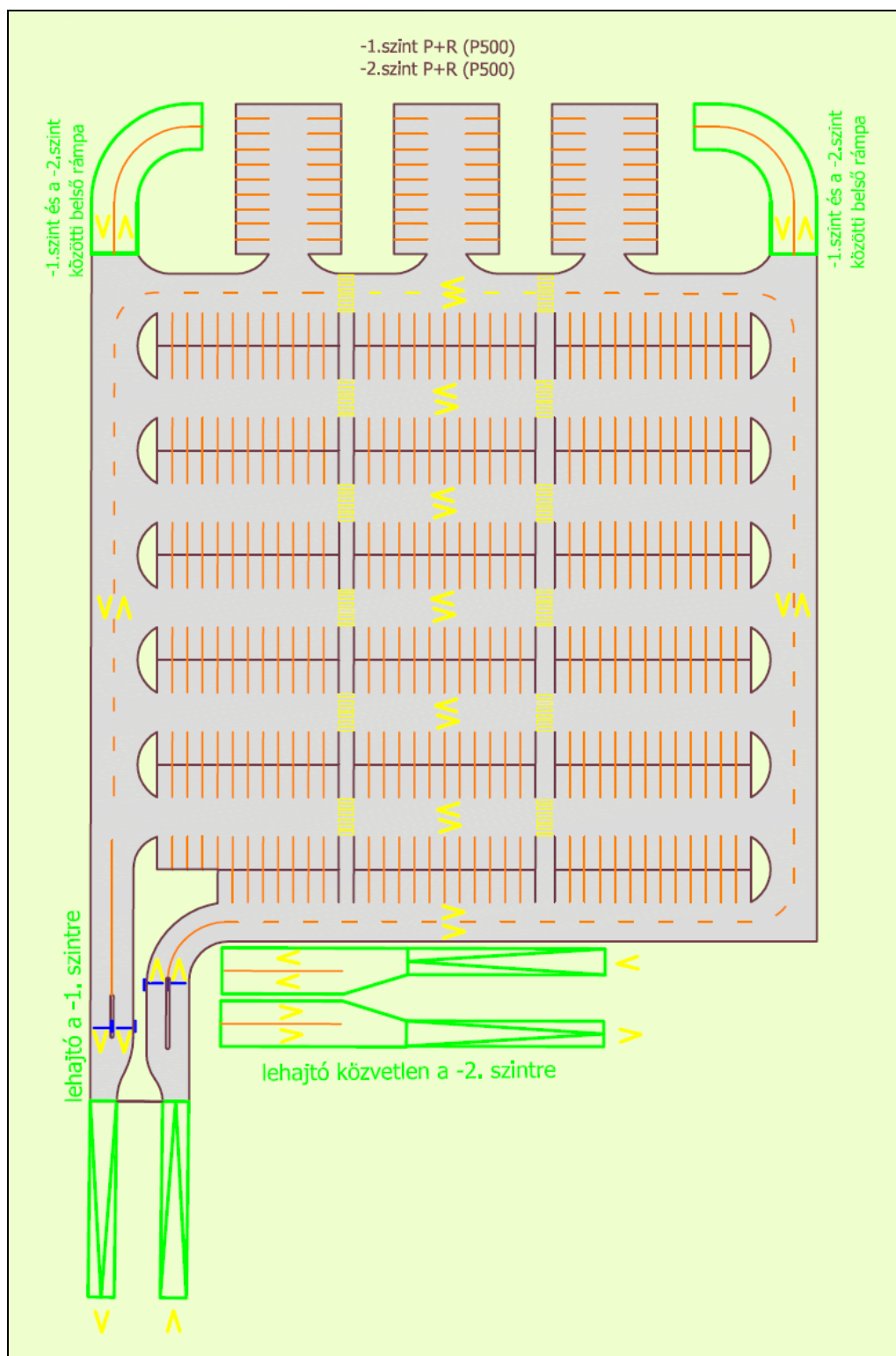
ETELE TÉR



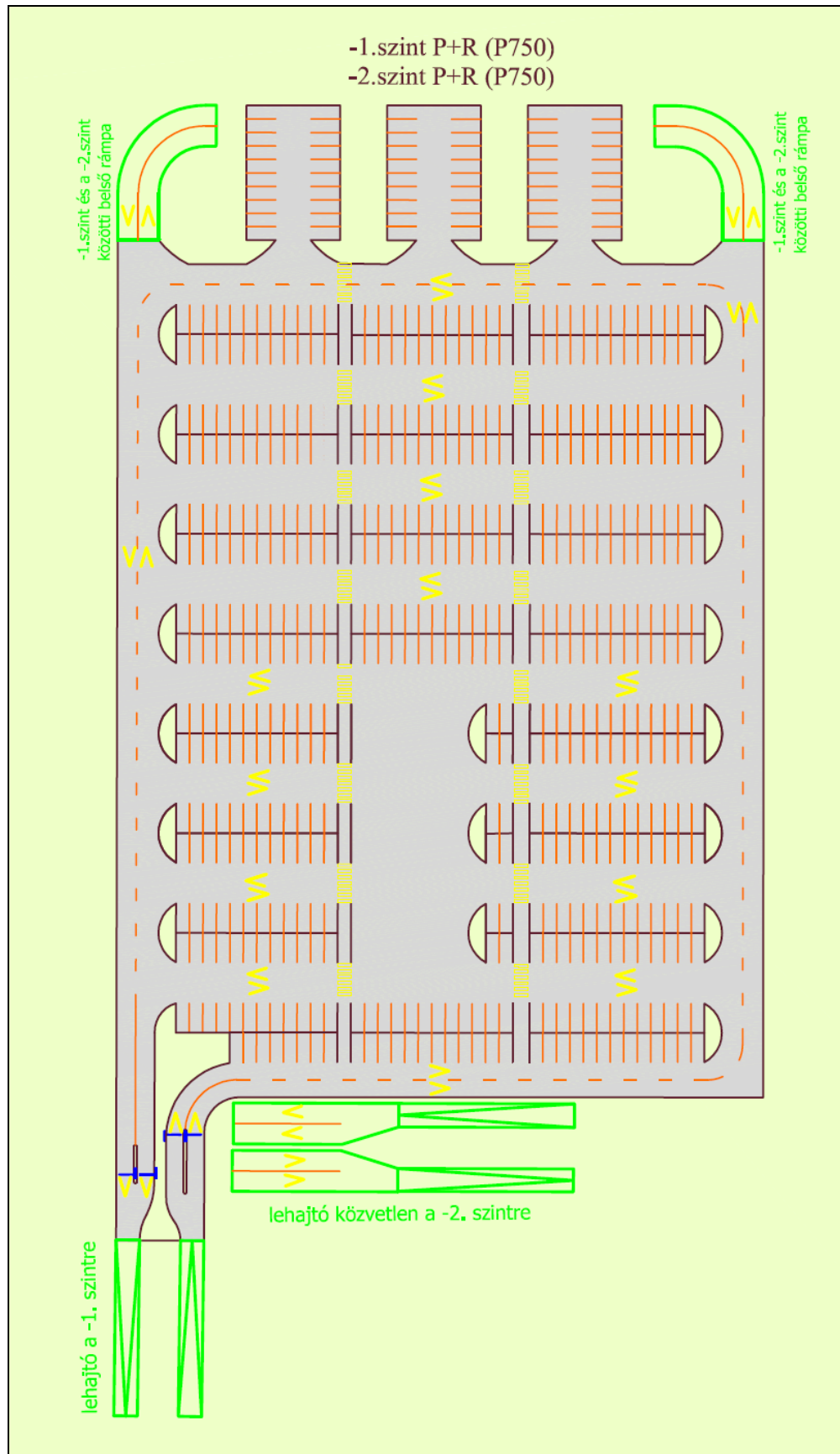
Autóbusz-végállomás és tároló I. változat



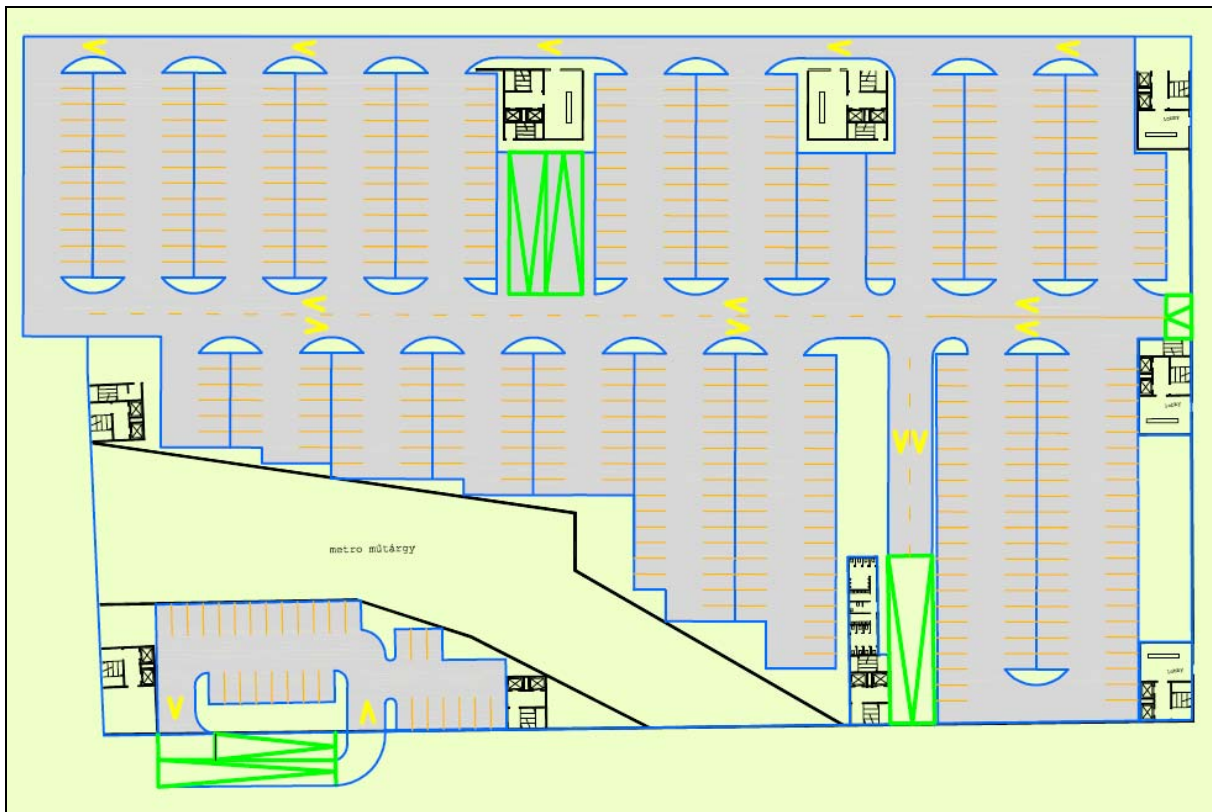
Autóbusz-végállomás és tároló II. változat



P+R parkolászint I. változat

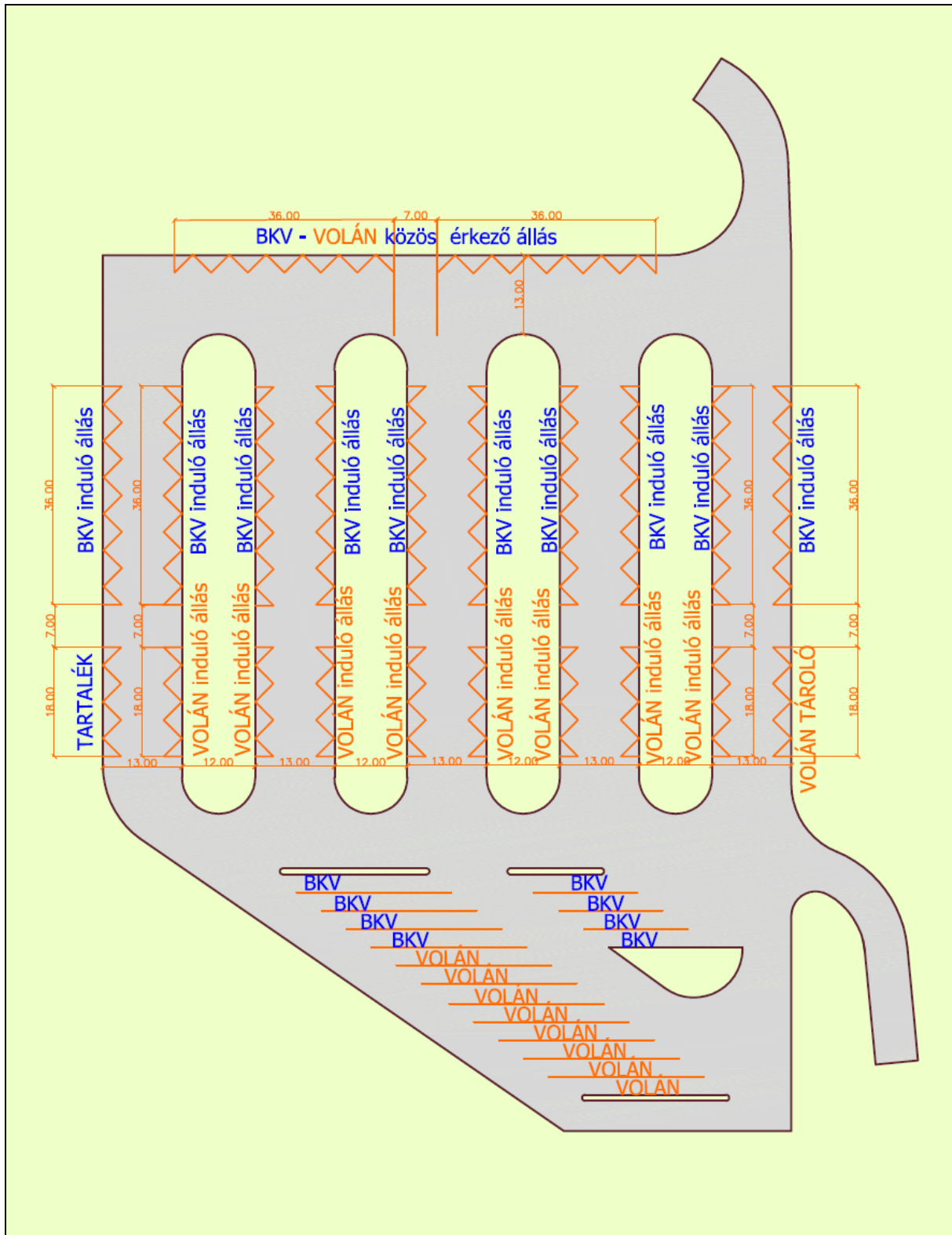


P+R parkolószint II. változat

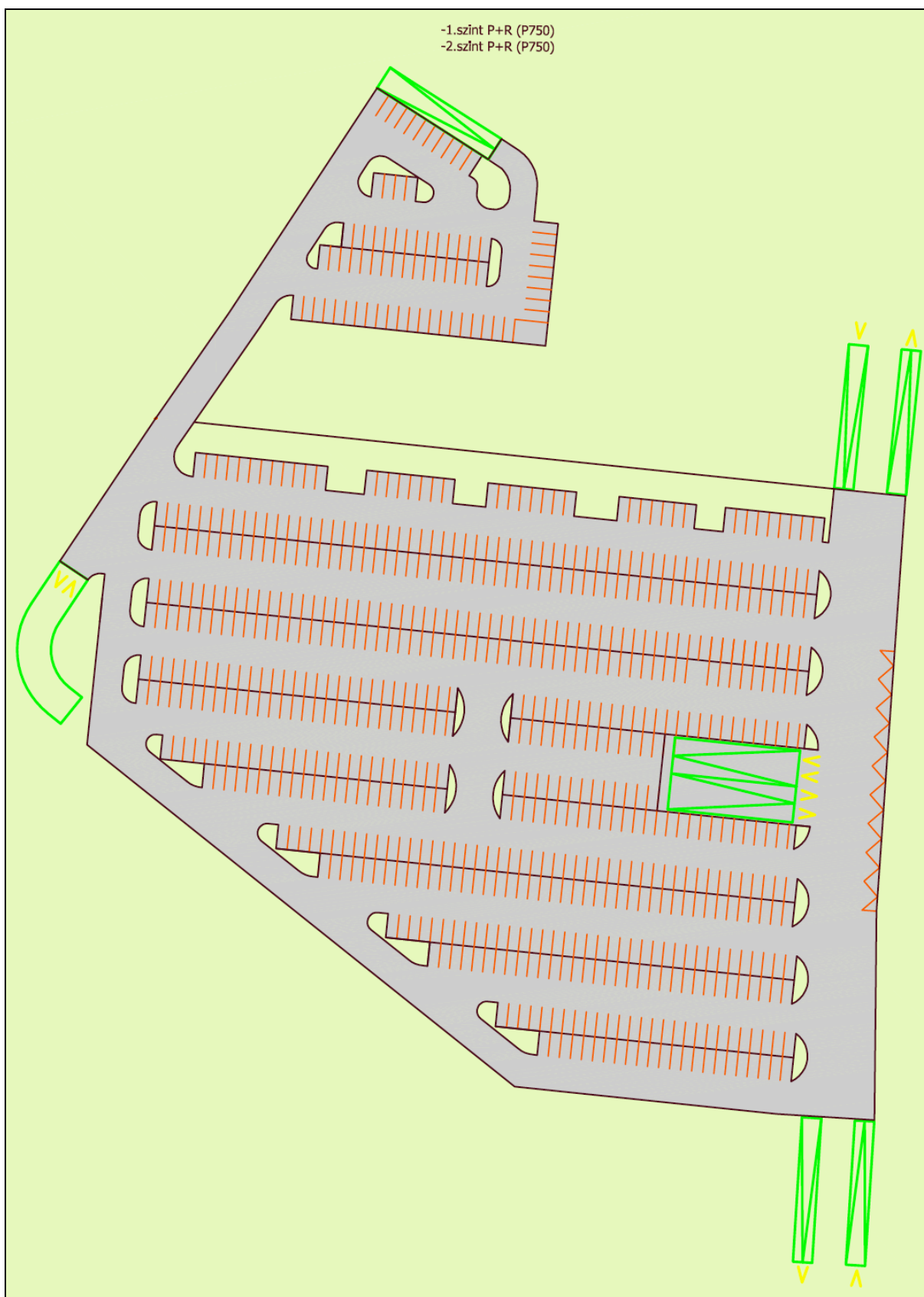


A tervezett iroda- és kereskedelmi együttes (un. „SZÁMALK-tömb”) parkolójának kialakítása

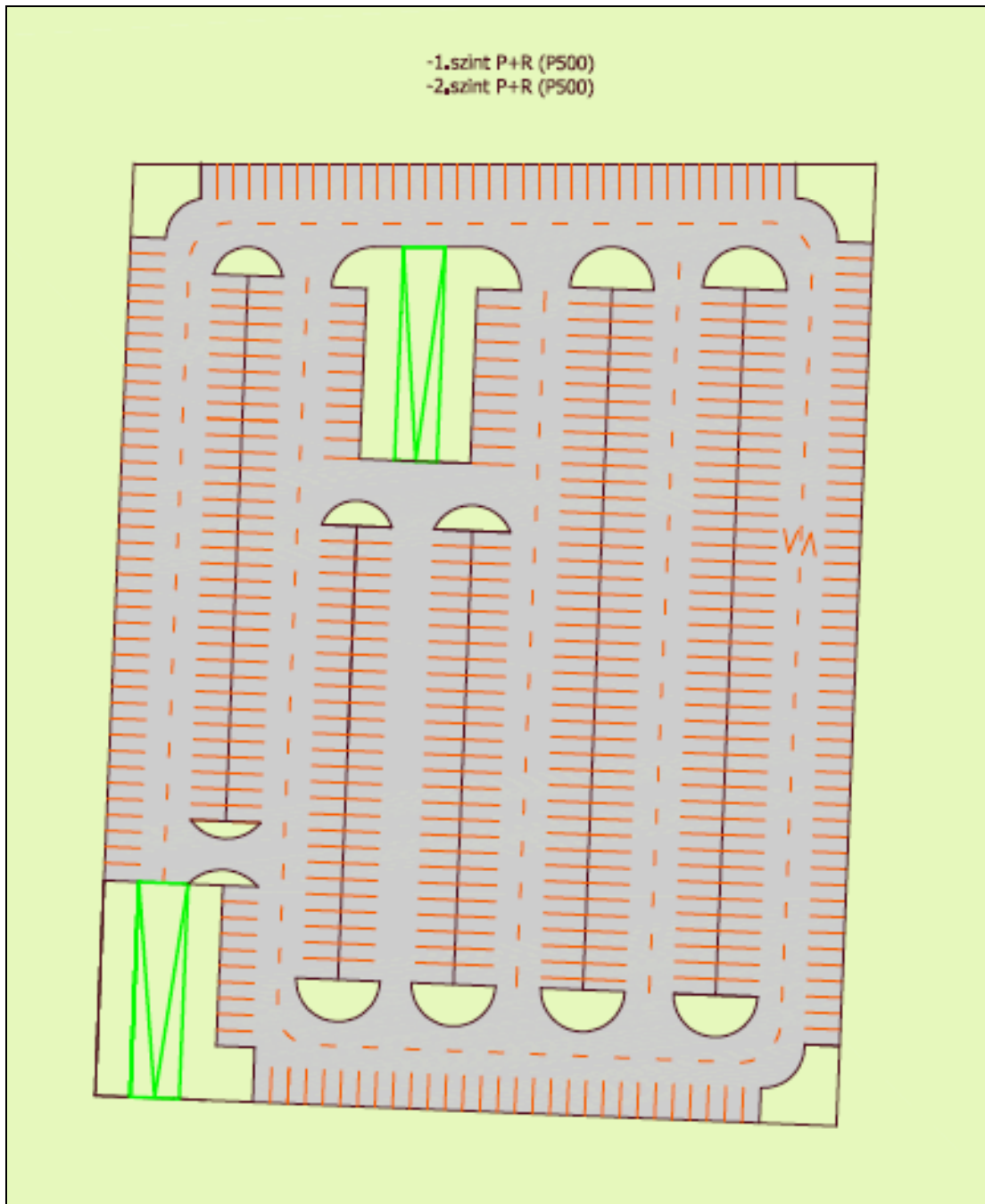
ŐRMEZŐ



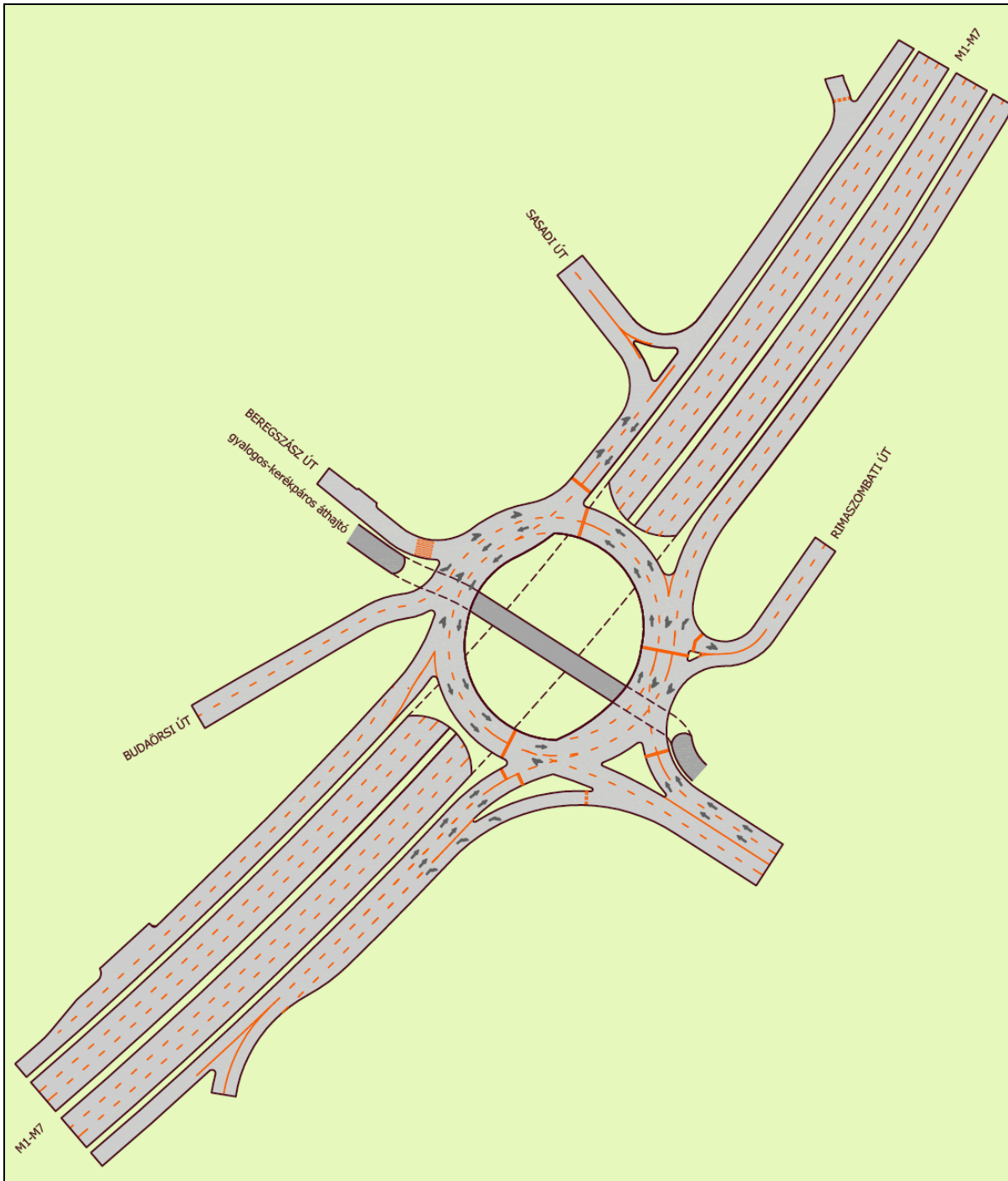
Autóbuszvéggállomás és tároló



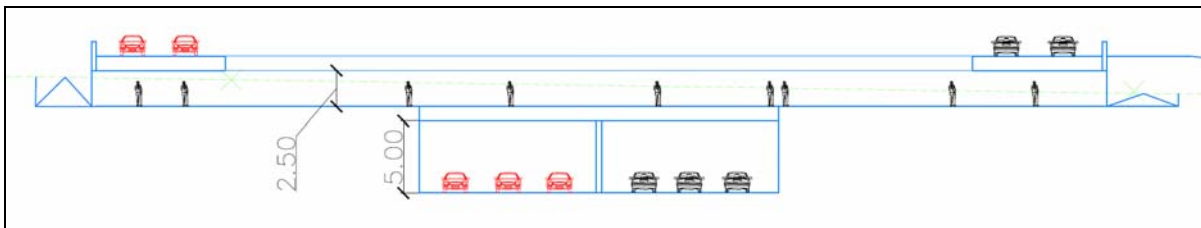
P+R parkolószint



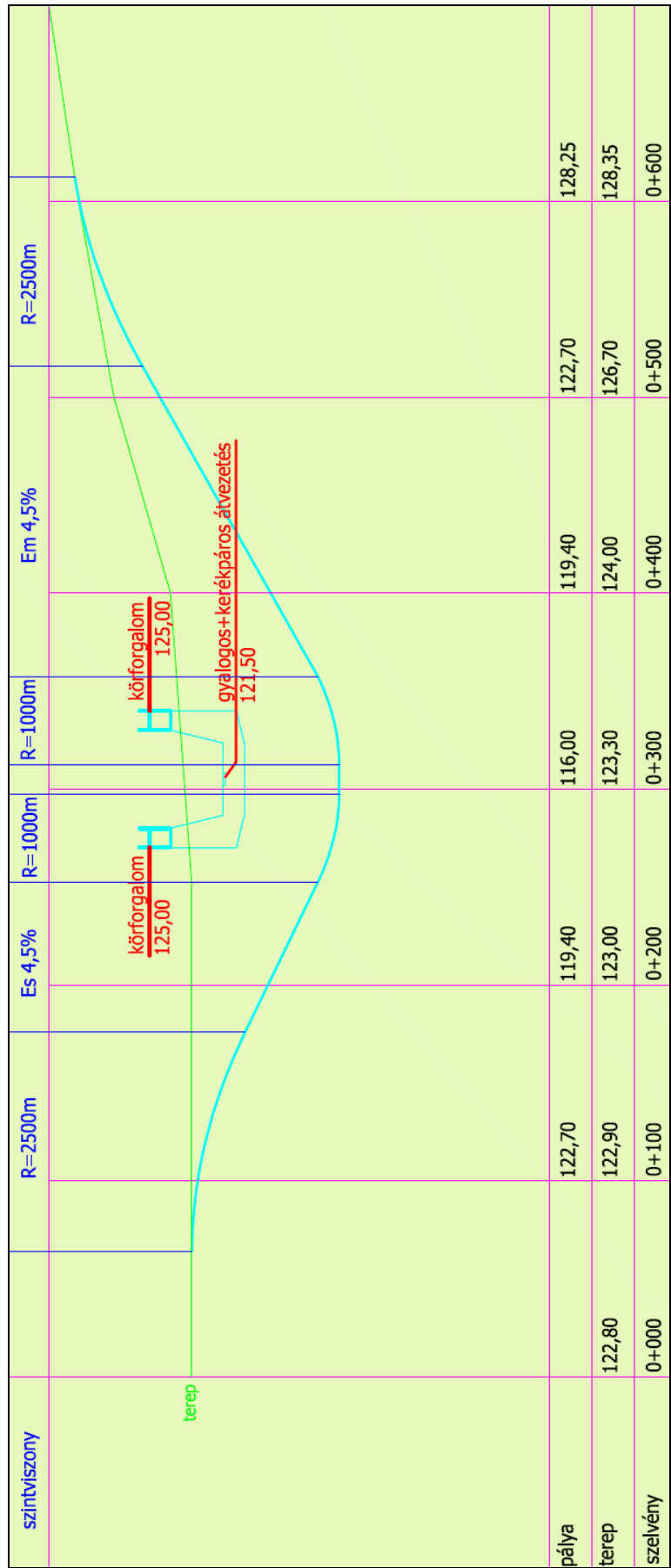
Irodaházak parkolószint



M1-M7-Budaörsi út „városkapu” csomópont (forgalomtechnikai kialakítás)



A csomópont metszeti kialakításának sémája



Őrmező városkapu csomópont M1-M7 hossz-szelvény

ÜTEMEZHETŐSÉG

A tervezett együttes megvalósításának ütemezése illeszkedik a jelenleg folyó építési munkák ütemezéséhez, különös tekintettel a 4. metró átadásának várható időpontjára.

A fejlesztések ütemezése ideálisnak mondható abban az értelemben, hogy az I. ütemben megvalósulhatnak azok az infrastrukturális fejlesztések, melyek a városrészközpont kiépítéséhez szükséges feltételeket és a fejlesztések lehetőségeit biztosítják. Ugyanígy az I. ütemben megvalósulhatnak az első magánfejlesztések is (Etele téri kereskedelmi központ és örmezei irodaház), melyek a későbbi fejlesztések katalizátorává válhatnak. Így 2010-re kialakulhat a további fejlesztések gerince. Ugyanígy az I. ütemben megvalósulhatnak az első magánfejlesztések is (Etele téri kereskedelmi központ és örmezei irodaház), melyek a későbbi fejlesztések katalizátorává válhatnak. Így 2010-re kialakulhat a további fejlesztések gerince.

A tervezett fejlesztések „0” üteme lényegében a 4. metró ideiglenes végállomásának elkészülése, beleértve a pajzs-indító műtárgy és a metróállomás tervezett gyalogosszintjének kialakítását, valamint az Etele tér felé megnyitását, az aluljáró és a tér közötti kapcsolat kiépítési lehetőségének megteremtését.

Ugyancsak ebben a szakaszban kell előkészíteni az infrastruktúra feltételeket. Ezek közül – a tervezett fejlesztések közműellátása mellett – kiemelhető az Etele út, Somogyi utca kapcsolat kialakítása. Ez a munkaszakasz nem csupán a tervezett közúti csomópont kiépítését, megfelelő átalakítását jelenti, hanem a bele kell érteni a tervezett villamos végállomás kialakítását, a szükséges gyalogoskapcsolatok kiépítésével.

A tervezett megvalósítás időbeli ütemezését a fejlesztés ütemeinek ábrái szemléltetik. Az ábrákból megállapítható, hogy a 4. metró tervezett megvalósításához közvetlenül kapcsolódhatnak a tervezett fejlesztések.

Fontos szempont a műszaki tervek összehangolásának megfelelő ütemezése annak érdekében, hogy a metró és a kapcsolódó beruházások, illetve a tervezett fejlesztések műszaki-, gazdasági-, kivitelezési- és megvalósítási összehangolása megtörténjen és a megvalósítás gazdaságossága realizálható legyen.

2010



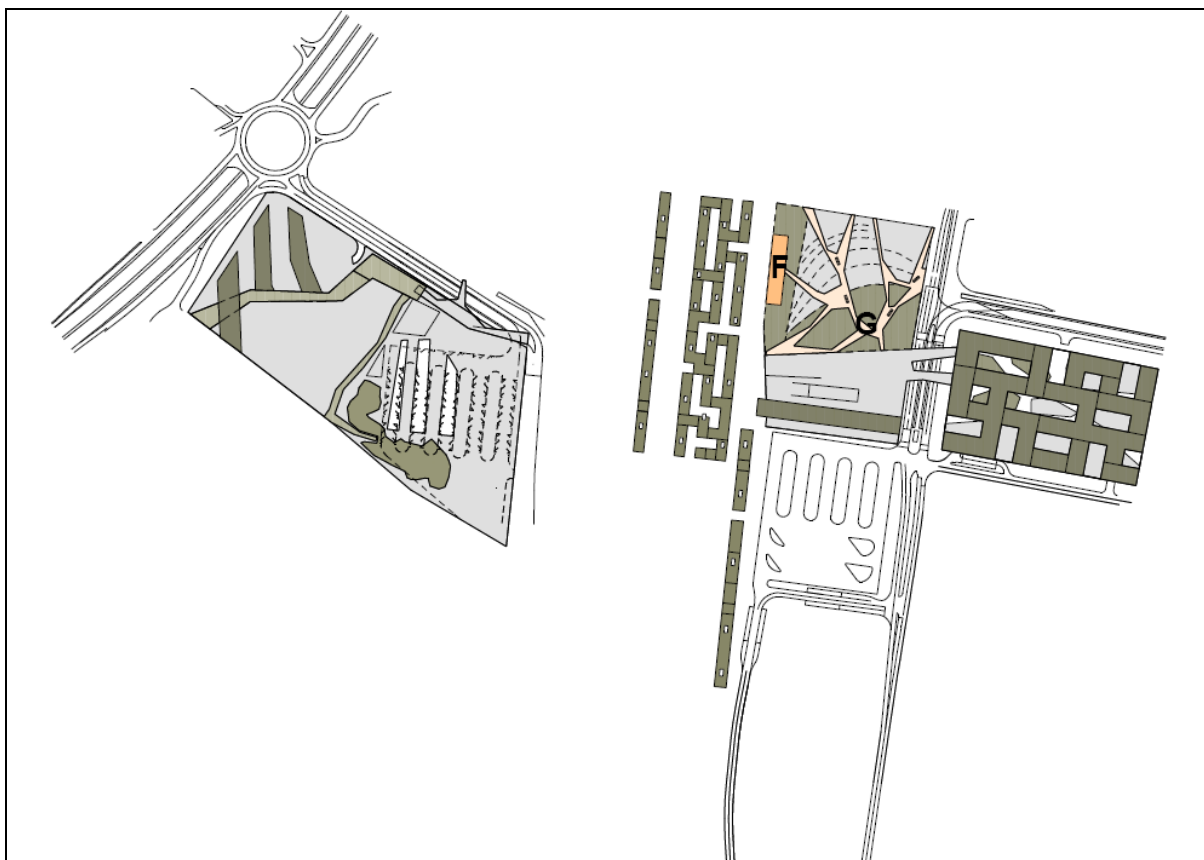
ÖRMEZŐ- 2010

- Kialakul az intermodális központ örmezői oldala,
- kiépül a közlekedési infrastruktúra:
- D2** BKV és VOLÁN autóbusz-végállomás
- D3** P+R parkoló
- D3** közúti csomópont
- E** épül az irodapark I. üteme az autópálya mentén

ETELE TÉR - 2010

- megépül az intermodális központ és kiépül a közlekedési infrastruktúra:
- A1** 4. metró ideiglenes végállomás és környezete
- A2** BKV és VOLÁN autóbusz-végállomás
- A3** P+R parkoló
- A4** vasút és elővárosi vasút perontető
- B** Etele tér rendezése: a „lencse-alakú” térforma kialakítása a gyalogosszinten, kertészeti kialakítás
- C** Kereskedelmi- és irodai együttes az Etele térre szervezve

2011



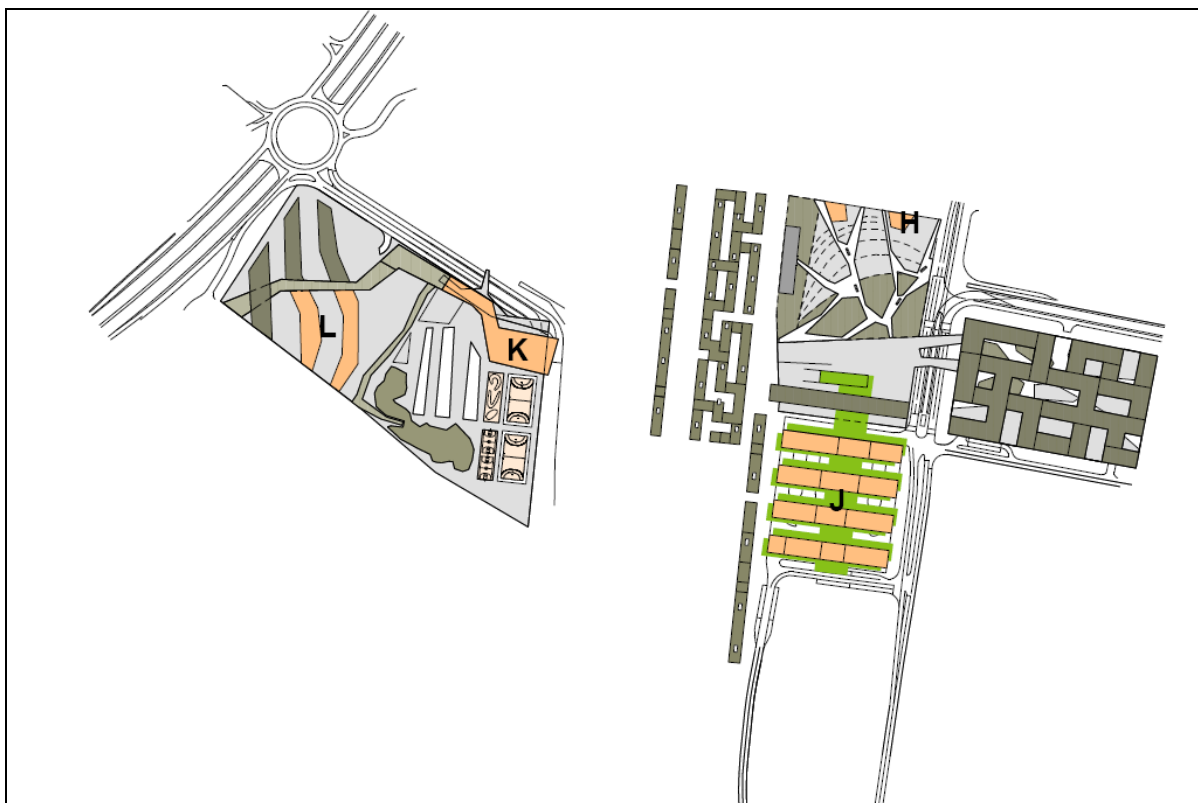
ÖRMEZŐ– 2011

- befejeződik az irodapark I. üteme az autópálya mentén

ETELE TÉR – 2011

- A tér kiépítése folytatódik:
 - F** a vasútállomás épületének felújítása, átalakítása rendezvény-központtá
 - G** Etele tér fejlesztésének folytatása: a terepszinten kialakított gyalogosháló megvalósítása

2012



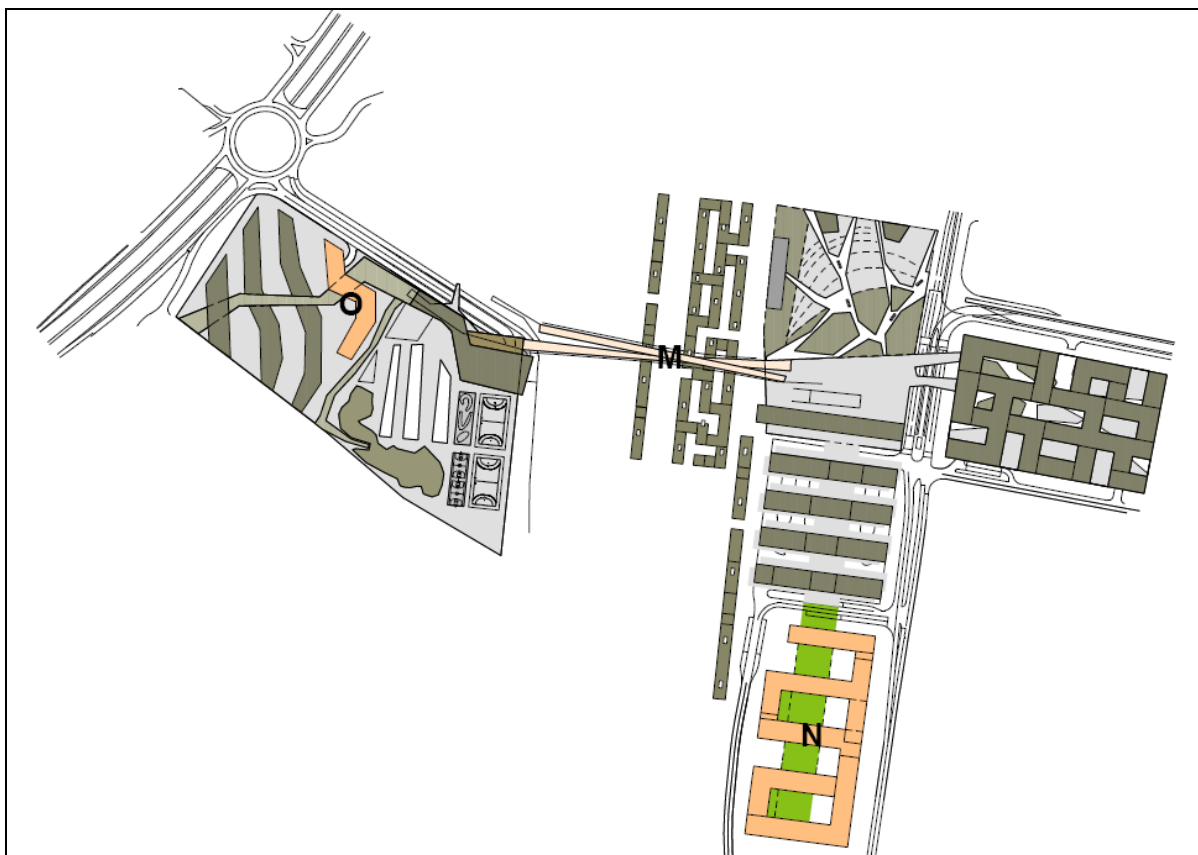
ÖRMEZŐ – 2012

- Folytatódik a komplexum kiépítése
- K** a sportpályák kialakítása a BKV és VOLÁN autóbusz-pályaudvar és P+R parkolók felett, továbbá megvalósul a sportközpont
- L** megvalósul az irodai fejlesztés II. üteme az autópálya mentén

ETELE TÉR – 2012

- A tér kiépítése folytatódik:
- H** a tér kiegészül az északi oldalon tervezett épületekkel
- J** a BKV és VOLÁN buszpályaudvar és a P+R parkolók felett megvalósul az iroda-együttes

2014



ÖRMEZŐ- 2014

- Folytatódik a komplexum kiépítése
- M** elkészül a vágányok feletti átkötés, mely a sínek felett összekapcsolja az Etele teret és Órmezőt
- O** megvalósul az irodai fejlesztés III. üteme az autópálya mentén t

ETELE TÉR - 2014

- A komplexum teljessé válik és szervesen össze-kapcsolódik a városrész-központ két oldala, magja
- M** elkészül a vágányok feletti átkötés, mely a sínek felett összekapcsolja az Etele teret és Órmezőt
- N** elkészül a hotel és a konferencia-központ a déli oldalon

PÉNZÜGYI MEGVALÓSÍTHATÓSÁG, GAZDASÁGOSSÁG

A megvalósítás alapjait a terület egyes fejlesztési elemeinek differenciált megoldása adja.

A városfejlesztés trendjei olyan történelmi folyamatot írnak le, melynek íve a direkt állami beavatkozásoktól a Public Private Partnership formációkon keresztül a közpénzek közérdekű előkészítő munkáin és a magánérés fejlesztések kölcsönös előnyeiben alapulnak.

Számos európai országban a köz- és a magánszféra együttműködése tartalmilag egyértelműen szétválik: a köz-szféra jelentős szerepet vállal a közérdekű fejlesztések megvalósításában (közlekedés, közmű, környezetfejlesztés, előkészítés stb.), ugyanakkor a magánszféra ezekre a városfejlesztési elemekre kapcsolja saját projektjeit, melyek közérdeket a magánérdeken keresztül valósítják meg (munkahelyek, kereskedelem, szolgáltatás, vendéglátás, sport- és szabadidő stb.).

Régióinkban – ahol a közpénzek korlátozottan állnak rendelkezésre – a közcélú beruházásokba gyakran bevonják a magánszférát, akit ezért többlet fejlesztési lehetőséggel kompenzálnak. Bár hazánkban még a hagyományos PPP-k gyakorlatának formálódása figyelhető meg, az Etele tér – Órmező városrészközpontban a magánprojektek (munkahelyek, kereskedelem, szolgáltatás, vendéglátás, sport- és szabadidő stb.) és a közcélú projektek önállósága, egymásmellettsége komoly kölcsönhatásba kerülhet. A magánfejlesztések megvalósíthatják a környezetbe integrált Etele tér és Órmezői kijárat kialakítását, miközben a vasút, a metró stb. közpénzekből épül meg.

A vasútállomás helyi védelem alatt álló épülete magánberuházásból újulhat meg, miközben korszerű rendezvény-központként a köz érdekeit szolgálja. E modell alapján a vasútállomás és a teljes Etele tér kialakítása közérdeket szolgál, ugyanakkor magántőkéket mozgathat meg. Elképzelhető például, hogy az un. Számalk-tömb fejlesztője szerepet vállal az új utasforgalmi épület és/vagy az Etele tér kialakításában cserébe az érintett területek kereskedelmi hasznosításáért. Ugyanígy elképzelhető, hogy az órmezei irodaházak fejlesztője szerepet vállal egy modern városi sportpark kialakításában, ha cserébe többlet beépítési lehetőséget kap.

Az alap infrastruktúra (közmű-gerincek, utak) kialakítása jellemzően közfeladat, hiszen az ezekben történő beruházás a magántőkének nem kecsegtet megtérüléssel. Nem elképzelhetetlen azonban, hogy a finanszírozásba a fejlesztési területek tulajdonosai is bevonhatóak, amennyiben településrendezési szerződés keretében a felek hosszútávú kooperációra kötelezik el magukat.

A magántulajdonú telkeken történő fejlesztések, megfelelő ütemezés mellett, az infrastruktúra kiépülését követően várhatóan profitábilisak lesznek. Az Etele téri kereskedelmi központ a már meglévő elsődleges keresletre támaszkodhat, melyet a projekttől keletre elhelyezkedő lakótelepek generálnak. Az órmezei irodapark pedig új frontot nyithat a fővárosi irodapiacon és akár 20-25.000 m² irodaterület bérbeadására is számíthat kiváló megközelíthetőségénél és láthatóságánál fogva.

Településrendezési szerződés

A tervezett megoldások reális megvalósíthatósága érdekében fontos lehetőségeket kínál az épített környezet alakításáról és védelméről szóló 1997. évi LXXVIII. törvény 30/A szakasza.

*AZ ÉPÍTETT KÖRNYEZET ALAKÍTÁSÁRÓL ÉS VÉDELMEÉRŐL SZÓLÓ
1997. ÉVI LXXVIII. TÖRVÉNY
30/A.§ TELEPÜLÉSRENDEZÉSI SZERZŐDÉS*

(1) A települési önkormányzat egyes, a településrendezési eszközökben rögzített célok megvalósítására településrendezési szerződést (a továbbiakban: szerződés) köthet az érintett ingatlan tulajdonosával, illetve az ingatlanon beruházni szándékozóval (a továbbiakban együtt: a cél megvalósítója).

(2) A szerződés tárgya lehet különösen:

a) településrendezési tevékenység előkészítése a cél megvalósítója által, saját költségére, a telekviszonyok rendezése vagy megváltoztatása, a talaj megtisztítása, valamint a településrendezési tervek, helyi építési szabályzat - egyeztetett program alapján történő - kidolgozásának finanszírozása;

b) a településrendezési tervekben, helyi építési szabályzatban rögzített célok - a telek felhasználásának az ökológiai hálózat működőképességének fenntartása, szerkezetének funkcionális és területi megőrzése mellett történő támogatása és biztosítása, időbeli korlátozás és feltétel esetén is;

c) azon egyéb költségeknek vagy egyéb ráfordításoknak a cél megvalósítója általi átvállalása, amelyek a cél megvalósításának előfeltételei vagy következményei és az önkormányzatot terhelik.

(3) A szerződés alapját a cél megvalósítója által készített tanulmányterv képezi. Az önkormányzat a szerződésben arra vállal kötelezettséget, hogy a cél megvalósítójának kezdeményezésére az általa készített tanulmányterv alapján a szükséges településrendezési eljárást a szerződésben megállapított határidőn belül megindítja.

(4) A szerződésben kikötött, illetőleg vállalt kötelezettségek és a megvalósuló településrendezési cél között közvetlen összefüggésnek kell lennie.

(5) A szerződésben rendelkezni kell a településrendezési eszközök véleményezési eljárása során a véleményezők részéről felmerülő, jogszabály által alátámasztott észrevétel kapcsán szükséges intézkedésekről, a településrendezési eszközökön végrehajtandó változtatások kötelezettségéről, a változtatás miatti esetleges ismételt véleményeztetési kötelezettségről.

A törvény lehetővé teszi, hogy a fejlesztő(k) és az önkormányzat, illetve az állam megállapodjanak a terület fejlesztésével kapcsolatos költségek viselésében. A költségvállalás, illetve a költségviselés alapja lehet a tervezett magántőkére alapozott fejlesztés működtetéséhez szükséges, de közérdeket is szolgál (például: az intermodális központot és a kereskedelmi- és irodaegyüttest összekötő gyalogos aluljáró), más olyan közérdekű fejlesztés, mely közcélokat szolgál, de részben vagy egészében üzleti alapon is működtethető (ilyen lehet például az intermodális központ megvalósítása, amennyiben abban olyan üzleti célú fejlesztés realizálható, mely a ráfordításokat rövidebb-hosszabb idő alatt kompenzálja, „kitermeli” vagy például egy üzleti alapon működtethető sport- és szabadidő központ) vagy olyan közérdekű fejlesztés, mely a környezetet direkt módon szolgálja (például: ingyen vagy az önkormányzat / szponzorok által támogatott fenntartású sportpályák létesítése és működtetése).

Költségviselés

A költségek megosztásának alapja célszerűen a teljes elsődleges hatásterület jellemzően magántőkéből megvalósuló építményeinek szintterületen, illetve teherviselő-képességen (profit-termelő-képességen) alapuló megosztása lehet.

A területen a potenciális teherviselők az alábbiak lehetnek az alábbi területek tulajdonosai:

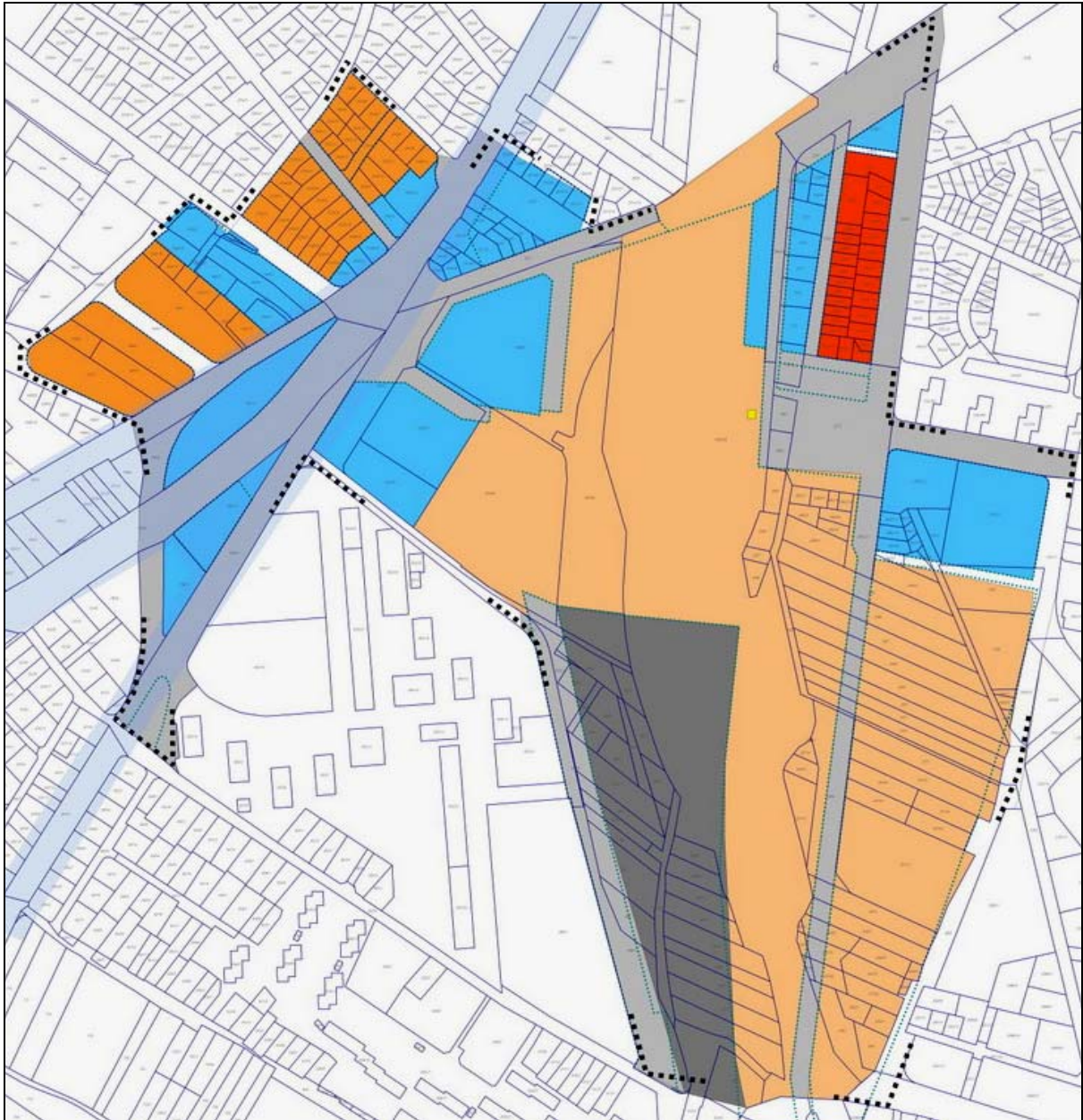
TERÜLETI EGYSÉGEK		összesen	arány	megosztás	
		(m ²)	(%)	magán (m ²)	köz (m ²)
ETELE TÉR	<i>Etele tér tömbje, az intermodális központtal</i>	29121	-	29121	-
	Keleti tömb (ún. „SZÁMALK-tömb”)	102056	31,3	-	102056
	Déli I. tömb (irodaegyüttes a P+R felett)	60320	18,5	-	60320
	Déli II. tömb (irodaegyüttes)	63026	19,3	-	63026
ŐRMEZŐ	<i>Sportpályák tömbje</i>	12487	-	12487	-
	Nyugati tömb (irodaegyüttes)	101170	31,0	-	101170
ÖSSZESEN		368180	100,0	41608	326572

MEGOSZLÁS

11,3% 88,7%

A fenti arányok, a járulékos fejlesztések és a teherviselésre alkalmas funkciók szintterületének megosztása (11,3% / 88,7%) azt mutatják, hogy reális mód lehet a tervezett fejlesztések magántőke bevonásával történő megvalósítására.

A tervezett közérdekű fejlesztésekbe több ponton is bevonhatók a magánfejlesztők. Az intermodális központ és a sport- és szabadidős funkciók, a parképítés vagy a közlekedési irodaház (MÁV, VOLÁN) megvalósítható PPP formában is.

TERÜLETI MÉRLEG

A jelenlegi területfelhasználás rendszere

az FSZKT rögzíti a fővárosi önkormányzat tervezési területre vonatkozó jelenlegi elhatározásait.

TERÜLETI MÉRLEG - TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉGENKÉNT

TERÜLETFELHASZNÁLÁSI EGYSÉG		FSZKT keretövezet	Meglévő (ha)	Tervezett (ha)	
Lakóterület	Nagyvárosias, telepszerű	L7	0	0	
	Nagyvárosias, zárt sorú	L2	14 689	14 689	
	Kisvárosias	L6	49 363	49 363	
	Lakóterület összesen		64 052	64 052	
Beépítésre szánt terület	Városközpont vegyes terület	VK	0	0	
	Központi vegyes terület	I	121 605	166 662	
	Vegyes terület összesen		121 605	166 662	
Gazdasági terület	Munkahelyi terület	M	0	0	
	Gazdasági terület összesen		0	0	
Különleges terület	Különleges városüzemeltetési terület	KV-IK	303 112	231 451	
	Különleges terület összesen		303 112	231 451	
Beépítésre szánt területek összesen			488 769	462 165	
Beépítésre nem szánt terület	Közlekedési terület	Általános közlekedési terület	KL-KT	212043	222868
		Vasútterület	KL-VA	73004	73004
		Közlekedési terület összesen		285047	295872
	Zöldterület	Z-FK	0	15779	
Zöldterület összesen			0	15 779	
Beépítésre nem szánt terület összesen			285 047	311 651	
MINDÖSSZESEN			773 816	773 816	

Lásd még: városrendezési tervek

A területi mérleg a jelenlegi és a tervezett keretövezetek közötti változtatásokat szemlélteti.

A táblázat adataiból kiemelhető, hogy:

- lakóterületek kiterjedése nem változik
- a különleges városüzemeltetési terület csökkenése a vegyes területeket növeli
- megjelenik a területen a zöldterület
- alig változik a közlekedési terület (a KL-KT célzott területfelhasználási módú területek és a keretövezetbe nem sorolt közterületek – KT – együtt), amely az Etele téren csökken, mert annak területe városi térré, zöldterületté alakul, míg másutt a területek feltárását biztosító közterületként növekszik.

ADATOK, MUTATÓK FUNKCIÓCSOPORTONKÉNT ÉS ÉPÍTÉSI ÜTEMENKÉNT

FUNKCIÓ (szintterület / ütemezés)	I. ÜTEM	II. ÜTEM	III. ÜTEM	IV. ÜTEM	ÖSSZES (m ²)
	2010	2011	2012	2014	
	(m ²)	(m ²)	(m ²)	(m ²)	
közlekedési kiszolgáló létesítmény	17639	0	0	0	17639
igazgatás					0
iroda	98518		96490	53198	248206
kereskedelem	45593				45593
szolgáltatás					0
vendéglátás	2554	800			3354
szálláshely-szolgáltatás				31984	31984
egyház					0
oktatás					0
egészségügy					0
sport	4443				4443
szórakoztatás-kultúra	623	2848			3471
lakás					0
konferencia-központ				6047	6047
egyéb	5646			1797	7443
ÖSSZESEN	175016	3648	96490	93026	368180
		193164			
	I. ÜTEM	TOVÁBBI ÜTEMEK			ÖSSZES

Lásd még: ütemezési javaslat

A mutatók alapján megállapítható, hogy:

- 2010-ig a fejlesztés alapja az intermodális központ elemeinek kiépítése és ezzel párhuzamosan várható, hogy megvalósulnak a magántőkéből finanszírozható fejlesztések
- Az intermodális központ mintegy 30.000 m² funkcionális szintterület és mintegy 90.000 m² P+R parkoló megvalósítását jelenti a közlekedési építmények – BKV- és VOLÁN végállomások, közutak és csomópontok és a terület fejlesztéséhez elengedhetetlenül szükséges közművek megvalósításán túlmenően.
- A magántőkéből megvalósuló további parkolók az épületek alatt, azok részeként valósulnak meg.